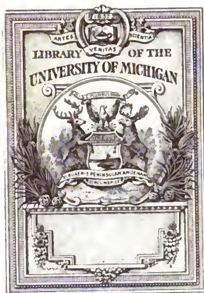

ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die

# Schiffs-Station der k. und k. Kriegs-Marine

in

# OST-ASIEN.

## Reisen S. M. Schiffe „Nautilus" und „Aurora"

1884—1888.

Verfasst auf Befehl des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, unter Zugrundelegung der Berichte der k. und k. Schiffscommanden, und ergänzt nach Consularberichten und anderen authentischen Quellen von

**Jerolim Freiherrn von Benko**

k. und k. Fregatten-Capitän d. R.

Mit drei Kartenskizzen.



**Wien.**

Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn.

1892.

# Inhalt.

# Inhalts-Übersicht.

## A.

## Reise S. M. Schiffes NAUTILUS.



## B.

## Reise S. M. Schiffes AURORA.

# C.

## Siam, China*) und Japan.

### I. Siam.



### II. China.

*a)* Europäischer Colonialbesitz.



*b)* Die chinesischen Vertragshäfen.



*c)* Korea.



### III. Japan.



# D.

## Europäische Besitzungen, Colonien und Protectorate.

### IV. Russische Häfen.



*) Mit Einschluss der europäischen Colonialbesitze Macao und Hongkong, sowie des tributären Königreiches Korea.

## V. Die Philippinen.



## VI. Französisch-Indo-China.



## VII. Englische Dependenzen.

### α) Nordwest-Borneo.



### β) Straits-Settlements.



### γ) Burmah.



### δ) Nicobaren.



## VIII. Niederländisch-Indien.







Reise S. M. Schiffes

# NAUTILUS.

**20. October 1884 bis 18. Jänner 1887.**

Das letzte Schiff der k. k. Kriegsmarine, welches eine längere Stationirung in den ostasiatischen Gewässern zurückgelegt hatte, war, wie aus der vorstehenden Einleitung zu entnehmen, das Kanonenboot ALBATROS. — Vielleicht gehen wir nicht fehl, wenn wir annehmen, dass einem großen Theile unserer Leser die Beschreibung jener Reise noch in frischer Erinnerung steht, welche ALBATROS kurz nach seiner Rückkehr aus den ostasiatischen Gewässern, nach Südamerika, Süd- und Westafrika vollführte.

Ein Schwesterschiff dieses ALBATROS nun, demselben in allem und jedem vollständig gleichend, ist das Kanonenboot NAUTILUS, dessen Reise nach den ostasiatischen Meeren, und dessen zweijährigen Aufenthalt daselbt, wir nun zu erzählen uns eben anschicken.

So wie ALBATROS ist auch NAUTILUS im Jahre 1873 erbaut worden; das Schiff ist ein hölzernes Kanonenboot von 46 *m* Länge, 8 *m* Breite, 3·4 *m* mittlerem Tiefgang und 570 *t* Deplacement. Die Schiffsmaschine hat 90 nominelle Pferdekräfte, welche eine Leistung von 400 effectiven Pferdekräften indiciren. Als Segelschiff qualificirt, ist NAUTILUS ein dreimastiger Barkschooner. Die Bestückung des Schiffes besteht aus zwei gusseisernen Hinterladern des Systems Wahrendorf von 15 *cm* Caliber, dann einem kleinen bronzenen 7 *cm* - Geschütze für Landungszwecke oder für den Gebrauch im Boote.

Die Schiffsbemannung bestand zur Zeit des Antrittes der Reise aus 117 Mann. Hievon gehörten 104 Mann den verschiedenen Chargen des Matrosencorps, dem Arbeiter- und Dienerpersonale an; der Schiffsstab war aus folgenden Personen zusammengesetzt:

Gesammtdetail-Officier: Linienschiffslieutenant August Schweißgut; Schiffsofficiere: Linienschiffslieutenant Victor Freiherr v. Baselli, Linienschiffsfähnriche Friedrich Grinzenberger[1]), Rudolf Pajór[1]), Otto Barnert[1]); Seekadeten: Alois Ritter v. Pokorny[1]), Ludwig Treitl[1]), Josef v. Wukellič[1]), Jacob Ritter v. Hirtl[1]); Fregattenarzt Dr. Alexander Horvanitzky[2]); Maschinist 3. Classe Karl Schip[1]); Marine-Commissariats-Adjunct 3. Classe Rainer Keßlitz[1]).

Zum Commandanten des Schiffes wurde von der obersten Marinebehörde der k. k. Corvettenkapitän Karl Spetzler (seither am 1. Mai 1886 zum Fregattenkapitän befördert) ernannt.

---

[1]) Seither in die nächsthöhere Charge, beziehentlich Classe, befördert.
[2]) Seither als Regimentsarzt in das k. k. Heer übersetzt.

Das Kanonenboot war seit 12. August 1884 in Dienst gestellt und der im Mittelmeere befindlichen k. k. Escadre einverleibt worden; im Escadreverbande stehend, hatte NAUTILUS die Häfen von Corfu, Argostoli, Milo, Syra und Smyrna besucht.

In der zweiten Hälfte des Monates August 1884 beschloss die leitende Marinebehörde die Entsendung des NAUTILUS nach den ostasiatischen Gewässern.

Die Instruction, welche für diesen Zweck ausgefertigt und dem Commandanten zugemittelt wurde, fasste vorerst nur eine Campagne von der Dauer beiläufig eines Jahres ins Auge; sie bestimmte, dass NAUTILUS die Rückreise aus den ostasiatischen Gewässern mit Benützung des günstigen NO-Monsuns zu vollführen, und somit gegen Ende November 1885 in Aden einzutreffen haben werde. Die nachbenannten Hafenorte sollten während der Campagne berührt werden: Port Saïd, Suez, Aden, Rangoon, Singapore, Batavia, Bangkok, Saïgon, einige Punkte auf Borneo, Manila, Hongkong, Swatow, Amoy, Shanghai, Chefoo, Tientsin; endlich Nagasaki und Yokohama.

Der Schiffscommandant war nicht unbedingt an die Einhaltung der hier gegebenen Reihenfolge der zu besuchenden Häfen gebunden; je nach den Monsunverhältnissen, die nach Erreichung des 90.° östl. Länge angetroffen werden würden, war es dem Fregattenkapitän Spetzler freigestellt, seine Fahrt zuerst nach Rangoon und dann erst durch die Malaccastraße nach Singapore und Batavia zu richten, oder direct gegen die Sundastraße und durch dieselbe nach Batavia zu steuern, und hierauf erst Singapore, und in diesem Falle Rangoon erst auf der Rückreise zu besuchen.

Die politischen Verwicklungen, welche zur Zeit der Ausreise des NAUTILUS zwischen Frankreich und China bestanden, waren die Ursache, dass noch eine andere Alternative über die einzuschlagende Reiseroute der Entscheidung des Schiffscommandanten vorbehalten wurde. Die Reiseinstruction ermächtigte nämlich den Fregattenkapitän Spetzler, für den Fall, als er in einem der ersten besuchten außereuropäischen Hafenorte in Erfahrung bringen sollte, dass die erwähnten politischen Verwicklungen die Sicherheit der in den chinesischen Vertragshäfen ansässigen Europäer bedrohen, mit dem ihm unterstellten Schiffe direct und ohne jeden Zeitverlust sofort nach Shanghai zu fahren, und sich mit dem Kanonenboote daselbst zur Verfügung des k. u. k. Generalconsulates zu stellen. Die Instruction bestimmte, dass in diesem Falle der k. k. Schiffscommandant zum Schutze der eigenen Staatsangehörigen im engsten Einvernehmen mit dem k. u. k. Generalconsulate vorzugehen, übrigens auch sein Verhalten in Einklang mit dem Vorgehen der Befehlshaber der anderen in den chinesischen Gewässern durch Schiffsabtheilungen vertretenen Mächte zu bringen haben würde. Hiebei war die Anlehnung an die Schiffe oder Schiffsabtheilungen der kaiserlich deutschen Flotte in erster Linie vorgezeichnet.

Für den Fall, als ein beschleunigtes Anlaufen von Shanghai sich nicht als erforderlich herausstellen würde, war der Schiffscommandant übrigens ermächtigt, den Wünschen volle Rechnung zu tragen, welche die k. und k. Consularfunctionäre in den besuchten Häfen etwa bezüglich des Anlaufens anderer, in der Instruction nicht vorgesehenen Zwischenhäfen zum Ausdrucke bringen sollten. Ausgeschlossen waren vorläufig, eben der politischen Verhältnisse wegen, nur die Häfen an der Küste von Tongking.

Die Bestimmung der Dauer des Aufenthaltes in den einzelnen Häfen wurde im allgemeinen dem Ermessen des Schiffscommandanten überlassen.

Für die Fahrt von Nagasaki nach Yokohama war der Schiffscommandant ausdrücklich ermächtigt, die an Naturschönheiten ebenso reiche, als vom navigatorischen Standpunkte aus interessante Route durch die japanische Inlandsee zu wählen.

Für die Rückreise endlich war, vorausgesetzt, dass die noch zur Verfügung bleibende Zeit dies als zulässig erscheinen lassen sollte, der Besuch von Calcutta oder Bombay und eines der Haupthäfen Ceylons in Aussicht genommen.

Hinsichtlich der zur Vollführung der Reise zu benützenden Bewegungsmittel, gestattete die Instruction dem Schiffscommandanten einen ausgiebigeren Gebrauch der Maschinenkraft, als dies durch das Dienstreglement für die k. k. Kriegsmarine für gewöhnliche Umstände festgesetzt ist. Außer allen jenen Fällen nämlich, in welchen der Schiffscommandant nach den Bestimmungen dieses Reglements berechtigt ist, die Benützung der Schiffsmaschine eintreten zu lassen, war dem Fregattenkapitän Spetzler gestattet, sowohl in den ostasiatischen Gewässern, als im Mittelmeere und in der Adria, bei Windstillen und leichten Gegenbriesen den Dampf zu benützen; ebenso im Rothen Meere in der Region der Gegenwinde; ferner zum Durchkreuzen der Calmengürtel, und endlich überall dort, wo der Natur der Verhältnisse nach eine nicht allzulange Dampffahrt zum Aufsuchen günstigerer Windregionen zweckdienlich erscheinen mochte. Gleichwohl wurde empfohlen, rücksichtlich des Gebrauches der Maschine die gebotene Ökonomie stets im Auge zu behalten.

In Betreff des Zweckes der Aussendung des Schiffes, stellte die Instruction selbstverständlich die Ausbildung des Stabes und der Mannschaft in erste Linie; nächst der Sorge in dieser Richtung wurden aber dem Schiffscommandanten als der Hauptzweck der Mission des NAUTILUS die Wahrnehmungen bezeichnet, „welche in Bezug auf die Handelsbeziehungen der Monarchie zu den besuchten Ländern gemacht werden mochten“.

„Euer Hochwohlgeboren werden trachten“, hieß es in der an den Schiffscommandanten erlassenen Instruction, „alles zu bemerken, was in Beziehung auf commerzielle, handelspolitische und consularische Angelegenheiten geeignet erscheint, den vaterländischen Interessen förderlich zu sein, und hierüber möglichst eingehend Bericht zu erstatten. Des weiteren werden Euer Hochwohlgeboren angewiesen, überall dort, wo Sie mit Schiffen der österr.-ungar. Handelsmarine zusammentreffen, denselben in jeder zulässigen Weise durch Rath und That behilflich zu sein, und deren Interessen auf diese Art möglichst zu fördern.“

„Die Frage der Rentabilität der indo-chinesischen Linien, sowie der dortigen Fracht- und Verkehrsverhältnisse überhaupt, ferner die Frage einer eventuellen Ausdehnung jener Linien des Österr.-Ungar. Lloyd zu den chinesischen und japanischen Hafenplätzen, sowie auch die Frage bezüglich des Abschlusses von Cartellverträgen von Seite des Lloyd mit fremden Schifffahrtsgesellschaften, wegen Weiterbeförderung der auf Lloydschiffen transportirten Waren nach Häfen, welche letztere nicht berühren, sind ebenfalls in den Kreis Ihrer Berichterstattung einzubeziehen, und haben Euer Hochwohlgeboren zu trachten, sich diesbezüglich durch die k. u. k. Consularvertretungen,

sowie von Seite gewiegter Handelsleute, oder aus sonstigen vertrauenswürdigen Quellen, die gewünschten Informationen zu verschaffen.«

Die Details des militärischen Theiles der Instruction können wir hier füglich übergehen; sie betrafen Bestimmungen über Maßnahmen zu intensiverer Ausbildung der Seecadeten und der Mannschaft, die Regelung des Postverkehres zwischen dem Schiffe und der Marinecentralstelle — welcher S. M. Schiff NAUTILUS für die Dauer der Mission direct untergeordnet wurde — dann eine Reihe von Anordnungen, welche die Aufrechthaltung eines günstigen Gesundheitszustandes unter der Schiffsbemannung zum Zwecke hatten, und den Schiffscommandanten ermächtigten, zu gesicherter Erreichung dieses wichtigen Zweckes, in gewissen administrativen und disciplinären Einrichtungen, nach Maßgabe der klimatischen und sonstigen Umstände, von den im allgemeinen giltigen Dienstvorschriften von Fall zu Fall abzugehen. —

Aus dieser kurzen Wiedergabe der Instructionen, mit welchen der Commandant S. M. Schiffes NAUTILUS seine Mission nach den ostasiatischen Gewässern antrat, werden die Leser der vorangegangenen Beschreibungen der Reisen S. M. Schiffe ZRINYI, FRUNDSBERG und ALBATROS entnommen haben, dass sich die dem k. k. Fregattenkapitän Spetzler mitgegebenen Anweisungen in keinem wesentlichen Punkte von den für die transoceanischen Missionen der Schiffe der k. k. Kriegsmarine üblichen Instructionen entfernten. —

Wir wollen somit ohneweiteres an die thunlichst kurzgefasste Erzählung des Verlaufes der Reise selbst schreiten, welche S. M. Schiff NAUTILUS am 20. October 1884 von Smyrna aus antrat, und von welcher das Schiff, infolge einer später beschlossenen weiteren Erstreckung von dessen Missionsdauer, erst am 18. Jänner 1887 in Pola zurück war. Dabei wollen wir uns auf die einfache chronologische Anführung der Fahrten des Schiffes von Hafen zu Hafen, und Erwähnung der Umstände beschränken, unter welchen diese Fahrten stattfanden; ebenso soll rücksichtlich der Aufenthalte in den einzelnen Häfen nur der erwähnenswerteren Vorkommnisse gedacht werden, welche das Schiff oder dessen Bemannung betrafen. Die Ergebnisse der gemachten Beobachtungen in den von den Reise-Instructionen gekennzeichneten Richtungen, sollen hingegen von den trockenen, und wie wir gerne zugestehen, für nichtmaritime Leser ziemlich interesselosen Reiseschilderungen im engeren Sinne getrennt, erst im weiteren Verlaufe dieses Werkes, selbständig zur Darstellung kommen.

# Von Smyrna über Port Saïd nach dem Rothen Meere und Aden.

Am 19. October wurde S. M. Schiff Nautilus förmlich aus dem Verbande der im Hafen von Smyrna liegenden k. k. Escadre entlassen, und noch am selben Tage wurde die erforderliche Ergänzung der Kohlen- und Lebensmittelvorräthe vorgenommen, um am folgenden Tage ohne jeden Zeitverlust die angeordnete Reise nach der ostasiatischen Station antreten zu können.

Am 20. October in den Morgenstunden wurden die letzten Vorbereitungen zum Seeklarmachen des Schiffes getroffen und der Commandant beschloss, den wehenden frischen und günstigen NO-Wind zum Auslaufen unter Segel zu benützen, ohne die Schiffsmaschine in Anspruch zu nehmen.

Man durfte es an Bord des Nautilus als günstiges Omen für den Verlauf der bevorstehenden Campagne auffassen, dass das Manöver des Untersegelsetzens, unter keineswegs bequemen örtlichen Verhältnissen, so brillant durchgeführt wurde, dass der k. k. Escadrecommandant dem auslaufenden Nautilus das ehrende und nur in sehr seltenen Fällen zur Anwendung gelangende Signal »*Man belobt das Manöver*« als Scheidegruß mit auf den Weg geben konnte. Auf Bootslänge unter dem Heck des k. k. Flaggenschiffes passirend, tauschte die Bemannung des Nautilus mit jener des Flaggenschiffes kräftige Hurrahgrüße, und als man an der französischen Fregatte Venus vorüberkam, tönten die Klänge des altehrwürdigen österreichischen Kaiserliedes zum Abschiede herüber. In gehobener Stimmung verließ die Bemannung des Nautilus den Hafen von Smyrna und die daselbst mit den Schiffen der k. k. Escadre zurückbleibenden Kameraden. —

Der günstige NO-Wind, mit welchem Nautilus ausgelaufen war, blieb dem Schiffe auch während des ersten Theiles seiner Fahrt treu, so dass der Commandant trotz der sehr dunklen Nacht den Weg durch den Canal von Chios wählte. Um die Mittagsstunde des 21. befand sich das Schiff schon bei der Westspitze der Insel Nikaria, von wo der Curs gegen das Westende der Insel Kos gesetzt wurde. Mit der Richtung nach noch günstigen, aber allmählich abflauenden Brisen hatte man um die Mittagsstunde des 22. die westliche Spitze dieser letztgenannten Insel passirt.

Hier begannen die Windverhältnisse sich zu Ungunsten der Fahrt zu ändern; schon im Laufe des Nachmittages drehte der Wind über NW nach

WSW; als das Schiff um 8 Uhr abends auf die Höhe von Tilo gelangt war, setzte auffrischender SO-Wind ein. Im Laufe der Nacht wurde gegen diesen conträren Wind aufgekreuzt; als derselbe aber während der Morgenwache des 23. die Stärke 7 erreichte und böigen Charakter annahm, beschloss der Schiffscommandant, das unter diesen Umständen nutzlose weitere Auflaviren aufzugeben, und zur Schonung der Takelage und des Schiffes den nahe gelegenen Hafen Tristoma auf der Insel Scarpanto anzulaufen. Nach dreistündiger Dampffahrt wurde dieser enge, vollständig öde Hafen um 3 Uhr nachmittags erreicht.

Die Einfahrt in diesen Hafen hat nur eine Breite von 170 engl. Fuß, welche noch außerdem durch ein kleines Riff verengt wird. Die hiedurch bedingte Schwierigkeit des Einlaufens wird durch den Umstand noch vermehrt, dass man sofort nach Passirung der Einfahrt eine sehr scharfe Wendung vollführen muss, um den als Ankerplatz wählbaren Punkt des Hafens zu erreichen. Die nautischen Verhältnisse des Ankerplatzes selbst sind auch nichts weniger als günstige; denn obschon der Hafen nach der Configuration des Landes als vollkommen gegen alle Winde geschützt erscheint, so greifen doch die SO-Böen mit sehr großer Gewalt durch. Fregattenkapitän Spetzler sah sich veranlasst, das Schiff nicht allein vor zwei Anker zu legen, sondern außerdem noch Landfesten an beide Ufer des Hafens anbringen zu lassen.

In den Morgenstunden des 25. hatte sich das Wetter etwas aufgeheitert und das Barometer zeigte bei nachlassendem Winde eine steigende Tendenz. Fregattenkapitän Spetzler beschloss demnach die Reise fortzusetzen, da ein günstiger Umschlag des Windes zu erwarten stand.

Nachdem man zuerst die enge Ausfahrt sorgfältig ausgelothet hatte, wurde um $9^h$ $40^m$ unter Dampf ausgelaufen. Als ein Seeraum von etwa 10 Meilen gewonnen war, wurden die Segel beigesetzt, und die Maschine abgestellt; dem noch immer wehenden SO-Winde folgte bald SW- und dann NNW-Wind, unter welchem das Schiff guten Weg im Curse machte.

Vom Mittag des 26. bis zum Mittag des 27. wurde die größte Wegstrecke während der bisherigen Reise, nämlich 148.7 Meilen, zurückgelegt.

Auch während der Dauer der nächstfolgenden 24 Stunden legte das Schiff noch unter günstigem Winde eine ansehnliche Wegstrecke zurück; gegen Mittag des 28. aber drehte der Wind zuerst nach SW, und ging bald in flauen, der Fahrtrichtung entgegengesetzten SO-Wind über. Vor Sonnenuntergang des 28. befand sich das Schiff mit einer Fahrt von kaum einer Meile in 31° 54' Nordbreite und 31° 59' östlicher Länge; das Loth zeigte eine Wassertiefe von 49 Faden. Der Schiffscommandant benützte diese Umstände, um das Auswerfen des Schleppnetzes anzubefehlen; nach einiger Zeit wurde das Schleppnetz eingeholt, brachte aber so gut wie gar keine Ausbeute zutage.

In den Morgenstunden des 29. frischte der bisher flaue Gegenwind etwas auf, und es wurde demnach die Maschine in Gebrauch genommen, um die kurze nach Port Saïd zurückzulegende Strecke unter Dampf zu fahren. Um 4 Uhr nachmittags lag das Schiff im Ismail-Bassin vierkant vertäut.

**Port Saïd.** Man fand im Hafen außer dem egyptischen Stationsschiffe Sakha (Blitz) noch die englische Panzerfregatte Alexandra. Noch bevor Nautilus einen Anker geworfen hatte, kam ein Boot von der Alexandra

zur Begrüßung an Bord; bald darauf fand die übliche Becomplimentirung von Seite der SAKHA statt.

Am folgenden Morgen erstattete Fregattencapitän Spetzler den Commandanten der eben genannten fremden Schiffe, sowie dem österr.-ungar. Consul zu Port Saïd seine officiellen Besuche. Der Commandant des egyptischen Schiffes, Linienschiffskapitän Privileggio, ein gebürtiger Rovignese, welcher die österreichische Staatsbürgerschaft trotz seines Dienstverhältnisses zur egyptischen Regierung beibehalten hatte, empfing den Commandanten des NAUTILUS in besonders auszeichnender Art, und gab demselben in der bereitwilligsten Weise die erbetenen Aufschlüsse über die egyptische Marine, in welcher er schon seit 14 Jahren diente. Auch erhielt Fregattenkapitän Spetzler vom Linienschiffskapitän Privileggio schätzbare Daten über die navigatorischen Verhältnisse des Rothen Meeres.

Commandant des englischen Kriegsschiffes war Kapitän H. Rawson; auch dieser Schiffscommandant empfing den Fregattenkapitän Spetzler mit ganz besonderer Freundlichkeit. Er ließ in seinen Gesprächen zu wiederholten Malen hervortreten, dass nicht nur er allein, sondern auch sein gesammter Schiffsstab mit wahrer Begeisterung an ihren kurze Zeit zuvor stattgehabten Aufenthalt in den österreichischen Küstenplätzen zurückdenken, und erklärte, dass es sein sowie seiner Officiere dringendster Wunsch sei, die ganz besondere Gastfreundschaft, die sie in den österreichischen Häfen genossen hatten, jetzt gelegentlich der Anwesenheit des NAUTILUS thunlichst zu erwidern. Als nun Kapitän Rawson erfuhr, dass NAUTILUS nur zwei Tage in Port Saïd verbleiben sollte, sandte er noch am selben Tage eine Einladung an den Commandanten und den gesammten Schiffsstab des NAUTILUS zu einem auf der ALEXANDRA abzuhaltenden Diner. Der Schiffscommandant des NAUTILUS konnte zwar für seine Person diesem auf das glänzendste arrangirten Feste nicht beiwohnen, weil er in der Zwischenzeit eine Einladung des k. u. k. Consuls angenommen hatte; aber der gesammte dienstfreie Stab des NAUTILUS — allerdings nur fünf Personen stark, da zwei Officiere, zwei Seecadeten und der Schiffsarzt die günstige Gelegenheit wahrgenommen und sofort benützt hatten, einen Abstecher nach Cairo zu unternehmen — leisteten der freundlichen und in besonders ehrender Weise ergangenen Einladung des Stabes der ALEXANDRA folge.

Beim Ambordkommen wurden die Herren des NAUTILUS vom Commandanten und dem ganzen Schiffsstabe der ALEXANDRA an der Fallreepstreppe empfangen, und dem Diner, welches in der Officiersmesse statthatte, präsidirte der Commandant der ALEXANDRA. Die Schiffsmusik der ALEXANDRA zeichnete sich während des Diners durch Vorführung nationaler Weisen aus; unzählige Toaste auf das Gedeihen unserer Flotte, auf die Prosperität unseres Staatswesens und unserer Nationen wurden ausgebracht, und alle diese Tischreden, die wahre Begeisterung weckten, wurden auch — wie der Schiffscommandant berichtet — bestmöglich erwidert.

Der Schiffscommandant benützte den zweitägigen Aufenthalt, um zum Zwecke der Sammlung der erwünschten Daten commerzieller Natur, alle in Port Saïd ansässigen österreichischen Firmen zu besuchen; über sein Ersuchen begleitete der k. u. k. Consul Herr von Reglia den Commandanten auf dieser Tournée. Außerdem besuchte der Schiffscommandant das Arsenal der Suezcanalgesellschaft, und zwar unter Führung des Hauptagenten dieser Gesellschaft, Herrn Thévenet; auch der technische Director dieses Etablissements,

Herr Savignac, ließ es sich angelegen sein, den Fregattenkapitän Spetzler bei dem Rundgange durch das Etablissement zu begleiten, und ihm die erwünschten Aufschlüsse und Erklärungen persönlich zu geben.

Für die Fortsetzung der Reise wurden während des kurzen Aufenthaltes in Port Saïd die Vorräthe an Lebensmitteln und an Kohlen completirt; von dem letzteren Materiale sah sich der Schiffscommandant veranlasst, über die in den Depôts fehlenden 12 *t* noch 4 *t* im Kesselraume und 19 *t* auf Deck stauen zu lassen, da er in Erfahrung gebracht hatte, dass in Port Saïd der Platzpreis der Steinkohle eben ein günstigerer sei als in Suez, Djeddah oder Aden. Kapitän Rawson theilte nämlich dem Fregattenkapitän Spetzler die Lieferungsbedingungen mit, unter welchen die englischen Kriegsschiffe an diesen Orten von den bezüglichen Lieferanten die Steinkohle erhielten; die Preise waren per Tonne 24 sh. für Port Saïd, 36 sh. für Suez, 43 sh. für Aden und 48 sh. für Djeddah. NAUTILUS ergänzte seinen Kohlenvorrath bei der Agentie des Österr.-ungar. Lloyd und verließ, nachdem 45 *t* Cardiffkohle eingeschifft worden waren, den Hafen mit 89 *t* guter Kohle an Bord.

Die Canalfahrt wurde am 1. November um 10 Uhr vormittags angetreten, nachdem zuvor der Preis für die Canaldurchfahrt erlegt worden war. Bekanntlich richtet sich der Preis für die Canaldurchfahrt nach der Größe, d. i. nach dem Tonnengehalte des Schiffes; zur Zeit der Durchfahrt des ALBATROS war 10 Frcs. der Preis, welcher per Tonne zu entrichten kam. Zur Ermittlung jener Tonnenzahl, welche als Grundlage der Preisberechnung angenommen wird, kommen aber zuerst die gesammten Räume für die Maschine, die Kessel, die Kohlendepôts und auch die gesammten Wohnräume in Abschlag; für NAUTILUS ergab sich ein Rest von 271.68 *t*, welche als Basis für die Bemessung der Canalgehür angenommen wurden. Zuzüglich der Lotsungsgehür hatte NAUTILUS 2727.67 Frcs., Gold, zu entrichten.

Die Canalfahrt des NAUTILUS war eine ziemlich langwierige wegen der ansehnlichen Zahl der während derselben begegneten Schiffe, denen jedesmal durch Vertäuen an den Ausweichstellen aus dem Wege gegangen werden musste. Man brauchte von Port Saïd bis zum Vertäuungsplatze vor dem Hafen Ibrahim (Suez) ganze 46 Stunden. Zweimal war im Canale übernachtet worden; das erstemal auf 29.5 Meilen von Port Saïd, das zweitemal nahe an dem Ausgangspunkte aus den Bitterseen, 14 Meilen von Suez. Man hatte folgende Handelsschiffe während der Canalfahrt begegnet:

Englischer Flagge: LIGURIE, PORT DARWIN, SUSSEX, VILLAGRAM und SARPEDON; französischer Flagge: SAMARANG, CANTON; holländischer Flagge: PRINCESS MARY. In gleicher Richtung mit NAUTILUS, unmittelbar hinter diesem Schiffe, passirte den Canal das englische Kanonenboot FALCON, welches in Port Saïd zur selben Zeit angekommen war, zu welcher NAUTILUS sich schon zur Einfahrt in den Canal anschickte. FALCON war für Suakin bestimmt, und hielt sich sowie in Port Saïd auch in Suez gar nicht auf, sondern setzte schon am Nachmittage des 3. November, an welchem Tage das Kanonenboot zu gleicher Zeit mit NAUTILUS um 10 Uhr vormittags in Suez angekommen war, die Reise nach dem genannten Hafen fort.

**Suez.** Im Hafen von Suez liegend fand man die englischen Kanonenboote BITTERN und MYRMIDON. Das erstere Schiff war Stationsschiff, das letztere hingegen hatte die Aufgabe, Vermessungsarbeiten im Rothen Meere vorzunehmen. Außer diesen beiden Kriegsfahrzeugen lag noch das englische Trans-

portschiff MALABAR hier vor Anker; dieses Schiff hatte Truppen von Bombay gebracht, und hielt eine 24stündige Quarantaine ab, hevor es seine Fahrt durch den Canal nach England fortsetzen durfte.

Mit den Commandanten der genannten englischen Kanonenboote wurden die üblichen Höflichkeitsvisiten ausgetauscht; der k. u. k. Viceconsul und Lloydagent, Herr August Margutti, fand sich bald nach der Ankunft des NAUTILUS an Bord dieses Schiffes ein, um dem Schiffscommandanten seine Dienste anzubieten. Der genannte Consularfunctionär, welcher kurze Zeit zuvor Schwiegersohn des Hauptagenten der Suezcanalgesellschaft geworden war, stellte dem Fregattenkapitän Spetzler am folgenden Tage einen kleinen Dampfer zum Besuche der Stadt Suez zur Verfügung. Man benützte diese Fahrgelegenheit, um die wenig Interesse bietende kleine Stadt[1]) zu besuchen, und zugleich machte der Schiffscommandant seinen officiellen Besuch beim Chef der dortigen politischen Behörde, dem Untergouverneur Mohamed Raschid Bey. Diese Entrevue verlief unter den im Oriente so sehr gang und gäben überschwänglichen Höflichkeits- und Freundschaftsbezeigungen; dieselben fanden ihre vollwertige Fortsetzung, als der Untergouverneur mit Gefolge am folgenden Tage — dem 5. — den Besuch des Schiffscommandanten an Bord des NAUTILUS erwiderte. Das schön gehaltene Schiff bot hier dem Gouverneur Gelegenheit, von der gewöhnlichen Phraseologie allgemeiner Hochschätzung, Freundschaft und Sympathie, auf die enthusiastischeste Bewunderung des Schiffes, der Waffen, der Maschine, der Boote, der Mannschaft u. s. w. abzuweichen.

Am gleichen Tage lief das egyptische Kanonenboot TOR, von Suakin kommend, auf die Rhede; dieses Schiff hatte unterwegs eine seiner Zwillingsschrauben verloren. Ein französisches Transportschiff, namens VINH-LONG kam mit Truppen für Cochinchina hier durch, und setzte seine Fahrt nach ganz kurzem Aufenthalte fort.

Die Besichtigung der Canalanstalten und des in Suez befindlichen Regierungsdocks wurde dem Schiffscommandanten durch den Hauptagenten des Transits und der Schiffahrt im Suezcanal, Herrn Chartrey de Menetreux, in entgegenkommendster Weise vermittelt.

Die Erkrankung eines Matrosen an bösartigem Wechselfieber, welche nach ärztlichem Ausspruche eine längere Undienstbarkeit des Mannes vorhersehen ließ, bemüssigte den Schiffscommandanten, den Erkrankten in das französische Hospital zu Suez auszuschiffen zu lassen; dieser Zwischenfall, sowie der Umstand, dass die über Brindisi dirigirte Post eben erwartet wurde, veranlasste den Schiffscommandanten, die Abfahrt des NAUTILUS von Suez auf den 7. November zu verlegen.

**Fahrt durch das Rothe Meer nach Aden.** Mit dem ersten westlichen Windhauche, welcher sich während des Nachmittags des 7. auf der Rhede von Suez erhob, setzte NAUTILUS unter Segel; die Brise war anfänglich so schwach, dass sie dem Schiffe kaum eine Fahrt von einer halben Meile zu verleihen im Stande war. Aber je weiter man kam, desto mehr besserten sich die Windverhältnisse; um die Mittagsstunde des 8. war etwa die Mitte des Golfes

[1]) Eine Beschreibung des Städtchens Suez, sowie eine solche von Port Saïd finden unsere Leser in der Reisebeschreibung „FRUNDSBERG 1885—1886", I. und III.

von Suez, um jene des 9. aber schon das freie Fahrwasser des Rothen Meeres erreicht.

Mit constant günstigen Brisen, und unter dem Einflusse der in ihren Ursachen noch unergründeten wechselnden Strömungen dieses Theiles des Rothen Meeres, war am 15. mittags die Suakin-Gruppe passirt. Hier hatte das Schiff jene Region erreicht, in welcher zu der winterlichen Jahreszeit schon auf südöstl. Winde gerechnet werden muss. Diese der Fahrtrichtung des NAUTILUS entgegengesetzten Brisen ließen auch nicht lange auf sich warten; schon in der Morgenwache des 15. hatte die bisbiu aus NNO wehende Brise eine schraallende Tendenz gegen Osten gezeigt, und noch im Laufe des Vormittags hatte der Wind die Richtung SO erreicht. Man nahm zuerst einen südwestlichen Bord, zögerte dann aber nicht lange um die Maschine in Gebrauch zu setzen, und gegen den Massauah-Canal zu dampfen. Um $7^h$ $25^m$ abends wurde das Kanonenboot im Hafen von Massauah vor Anker gebracht. Der Schiffscommandant hatte nämlich, als in der am 15. abends eingenommenen Position 18° 11′ Nord, und 39° 21′ Ost die Gestaltung der Windverhältnisse ihm keinen Zweifel mehr daran lassen konnte, dass das Gebiet der über die Winterszeit im südlichen Rothen Meere constant wehenden südöstl. Winde vom NAUTILUS erreicht sei, die Wahl vor sich, entweder den unter dem Namen *Central Track* bekannten Weg zu nehmen, d. h. jenen in der Mitte des Rothen Meeres, frei von allen Fährlichkeiten und Schiffahrtshindernissen führenden Weg, welcher aber den Nachtheil hat, dass die Gegenwinde viel frischer wehen, und daher nicht nur ein größerer Verbrauch an Brennmaterial eintritt, sondern auch Schiff und Maschine unvergleichlich mehr angestrengt werden; oder — und hiezu entschloss sich eben Fregattenkapitän Spetzler — die schwierigere Navigation durch die von den zahllosen Koralleninseln und Riffen an der Westküste des Rothen Meeres gebildeten Canäle zu unternehmen. Für die Wahl dieser schwierigeren Route war nebst der Rücksicht auf das Schiff und die gebotene Ökonomie mit dem Brennmateriale, auch der Wunsch maßgebend, die durch ihre Schwierigkeiten besonders interessante Navigation der Canäle, für Officiere und Cadeten lehrreich und nutzbringend zu gestalten.

Das Einlaufen in Massauah wurde durch die rasch eintretende Dunkelheit, durch den Mangel an Hafenlichtern und endlich durch den Umstand erschwert, dass kein Detailplan von Massauah an Bord war, während der arabische Lotse keine besonders genauen Ortskenntnisse zu haben schien; doch erwiesen sich die im Segelhandbuche vorgefundenen Andeutungen als zutreffend, und die Positionslichter der im Hafen vorgefundenen Schiffe ermöglichten es dem geschickten Manöver des Commandanten des NAUTILUS, das Kanonenboot in gewünschter Weise ohne jeden Unfall oder Störung auf den Ankerplatz zu bringen.

Am folgenden Tage, dem 18. November, fand der Austausch der üblichen Höflichkeiten mit den Commandanten der im Hafen vorgefundenen englischen Kriegsschiffe: Raddampfer SPHYNX, Kanonenboote CONDOR und MYRMIDON statt; noch während des nur eintägigen Aufenthaltes des NAUTILUS lief MYRMIDON aus, dafür das Kanonenboot CYGNET ein. Auf SPHYNX war der Befehlshaber der zur Zeit im Rothen Meere stationierten zwölf Beobachtungsschiffe, Commodore Molyneux, eingeschifft.

Am 18. morgens verließ NAUTILUS den Hafen von Massauah, welcher damals noch keineswegs die militärische und politische Bedeutung erlangt

hatte, die ihm seither durch die mit der italienischen Occupation in Zusammenhang stehenden Ereignisse zutheil geworden ist [1]).

Man steuerte zwischen den Koralleninseln Madote und Ente-Arah, dann zwischen Schummâ und Dahslak; von da aus ging es gegen den Ankerplatz westlich der 20' hohen Koralleninsel Omer Sahrij, woselbst um $5^h 25^m$ nachmittags in 8 Faden Wasser geankert wurde; auf diesem Ankerplatze wurde die Nacht zugebracht. Man versuchte eine Landung auf der genannten Insel; aber die rings vorgelegten, die Insel dicht umschließenden Klippen machten es vollständig unmöglich, irgendwo einen Anlegeplatz für das Boot zu finden.

Am 19. wurde die Reise gegen Aden fortgesetzt. Mit der Entfernung von der Küste und den schützenden Klippen und Riffen nahm der anfänglich nur leicht wehende SO-Wind stetig zu; nach und nach wurden die Stampfbewegungen des gegen Wind und See aufdampfenden Schiffes so heftige, dass dasselbe die Fahrt nahezu gänzlich verlor; gegen Mitternacht war das Schiff völlig steuerlos. Der Schiffscommandant musste sich unter diesen Umständen dazu entschließen, das directe Aufdampfen aufzugeben, und unter Beisetzung der Gaffelsegel unter Dampf und Segeln aufzulaviren. Man erreichte hiebei eine mittlere Schiffsgeschwindigkeit von 4.5 Meilen, was einem Gewinn an Luvweg von beiläufig 2 Meilen in der Stunde gleichkam. Um die Mittagsstunde des 20. war es gelungen, die Zebayir-Inseln auf etwa 3 Meilen ober dem Winde zu passiren. Obschon das Schiff, am Winde liegend, in der hohen See verhältnismäßig leicht arbeitete, so war doch das Deck stets gänzlich überschwemmt; die heftigsten Erschütterungen machten sich infolge der ungleichmäßigen Wirkungen des Propellers bei den heftigen Stampfbewegungen im Achtertheile des Schiffes bemerkbar. Man musste, um Maschinenhavarien zu verhüten, die Bewegungen des Propellers durch aufmerksames und ununterbrochenes Drosseln reguliren.

Am 21. sichtete man bei Sonnenaufgang die Insel Jebbel Zogur. Nachdem der Schiffscommandant zur Überzeugung gekommen war, dass der unter den obwaltenden Verhältnissen gegen Wind und See gewonnene Weg in ungünstigem Verhältnisse zu dem großen Verbrauche an Brennmateriale stand, beschloss er einen Ankerplatz unter der Insel Zogur aufzusuchen, um das Schiff nicht weiter übermäßig anzustrengen, und auf diesem Ankerplatze ein etwaiges Nachlassen des Windes abzuwarten. In Lee der genannten Insel auflavirend, gelang es noch vor Eintritt der Dunkelheit, das Schiff genau auf die in den Karten anempfohlene Ankerstelle zu bringen.

Jebbel Zogur ist gänzlich unbewohnt und bietet gar keine Ressourcen; der Name der Insel ist in trauriger Weise durch Schiffbrüche bekannt geworden, die in nicht geringer Anzahl an ihren Küsten stattgefunden haben. An ihren Ufern wird Perlenfischerei betrieben, und NAUTILUS fand einige einheimische Boote unter der Insel vor Anker liegend, deren Bemannungen diesem Arbeitszweige oblagen. Die einzige Annehmlichkeit, welche dieses Zusammentreffen bot, war eine schon sehr wünschenswert gewordene Aufbesserung der Tischvorräthe, indem man in den Besitz vorzüglicher Fische gelangte, an welchen bekanntlich das Rothe Meer überreich ist.

Erst am Abende des Sonntages, des 23., ließ die Windstärke einigermaßen nach. Der Commandant beschloss demnach die Fortsetzung der Fahrt.

[1]) Über **Massauah** siehe »FRUNDSBERG 1885/86«, IV.

Um 9 Uhr abends wurde aber der Wind wieder so steif und böig, dass man neuerdings von der directen Fahrt abstehen musste und zum Auflaviren gezwungen war. Doch gelang es, sich bis zum Mittag des 24. auf die Höhe von Mokka aufzuarbeiten. Hier nahm die See etwas ab, und es wurde thunlich, direct gegen die Straße Bab-el-Mandeb zu dampfen. Die beschwerliche bisherige Dampffahrt gegen den heftigen SO-Wind hatte aber die Kohlenvorräthe des NAUTILUS derart in Anspruch genommen, dass man nicht mehr genügende Vorräthe gehabt hätte um die Fahrt bis Aden auszudehnen; es wurde demnach, zu dem Zwecke Kohlen einzuschiffen, der Hafen auf der Insel Perim angelaufen, wo man am 25. um $4^h\ 30^m$ morgens ankam. Die ohne jeden Zeitverlust in Bestellung gebrachten 30 *t* Steinkohlen waren schon um $10^1/_2$ Uhr vormittags eingeschifft, worauf nun die Fahrt gegen Aden ohne weitere Erschwernisse fortgesetzt werden konnte; man ankerte daselbst am 26. morgens, nachdem ein Theil der Nacht vor dem Hafen kreuzend zugebracht worden war, da in Aden das Einlaufen bei Nacht ohne besondere Erlaubnis nicht gestattet ist. —

Die bekannten hohen, bei unmittelbarem Übergange häufig geradezu unerträglichen Temperaturen im Rothen Meere, sind so oft eine Quelle von Störungen in hygienischer Richtung, welche meistens in allgemein dienstlicher Beziehung nachtheilig einwirken, dass es begreiflich erscheint, wenn Fregattenkapitän Spetzler ausdrücklich in seinen über die Fahrt des NAUTILUS durch das Rothe Meer erstatteten Berichten der Temperaturen und ihrer Einflüsse, sowie der zur Bekämpfung etwaiger übler Folgen angewendeten Maßnahmen Erwähnung thut. Der genannte Schiffscommandant bezeichnet die Temperaturen, denen die Bemannung des NAUTILUS ausgesetzt wurde, als erträgliche; nur das Maschinenpersonale hatte bei der im Kesselraume unausgesetzt herrschenden Temperatur von 50° viel von Hitze zu leiden. Die erforderlichen hygienischen Präventivmaßregeln wurden auf das strengste beachtet. Die Mannschaft erhielt jeden zweiten, längstens jeden dritten Tag frisches Hammelfleisch, und stets das gleiche, durch Destilliren gewonnene Trinkwasser; nach Sonnenuntergang wurde strenge auf das Anlegen von Tuchkleidern und Winterleibeln gehalten. Douchebäder wurden zur allgemeinen Regel gemacht, und vor allem sah man auf geregelte, und der Tageszeit entsprechende Beschäftigung.

Der Schiffscommandant hatte die Genugthuung, dass alle diese Maßregeln sich auf das vortrefflichste bewährten, indem auf der ganzen Reise keine einzige ernstliche Erkrankung an Bord vorkam. Das Durchschnittsgewicht der Personen der Schiffsbemannung hingegen nahm allerdings während der Reise in dem Rothen Meere nicht unerheblich ab; denn während dieses Durchschnittsgewicht zu Ende des Monates September nur 67.7 *kg* betragen, und sich bis zu Ende October auf 68.0 *kg* gehoben hatte, betrug es am 26. November nur mehr 67.3 *kg*.

Mit den Fortschritten in der Ausbildung der Bemannung hatte man alle Ursache zufrieden zu sein. Während des ersten Theiles der Fahrt durch das Rothe Meer, als die Witterungsverhältnisse es gestatteten, die Geschütze loszumachen, wurde das Hauptgewicht auf das Exerciren mit Geschützen und anderen Waffen gelegt, auch die Blindschießübungen für den laufenden Semester absolvirt; durch eine der Fortbildungsfähigkeit der einzelnen Leute angepasste Eintheilung in Classen, und eine dieser Eintheilung entsprechende Abstufung in der Beschäftigung und in dem Unterrichte, war ein wahrnehm-

barer, sehr günstig wirkender Wetteifer unter der Bemannung wachgerufen worden. Man beschränkte sich in den täglichen Unterrichtsstunden nicht allein auf die vorgeschriebenen rein militärischen Unterrichtszweige; man trachtete das Interesse der Leute für die dem Schiffe übertragene Mission dadurch zu erwecken, dass ihnen in einer ihrer Fassungskraft angemessenen Weise über die Reiseroute, und über die zu besuchenden Länder Vorträge und Erläuterungen vermittelt wurden. Auch ließ man es sich angelegen sein, die Leute in ihrem eigenen Interesse genau über die Werte der verschiedenen Münzsorten zu unterrichten, mit welchen sie nun zu thun bekommen würden; denn bekanntlich ist es keine der geringsten Einnahmsquellen jener Ehrenmänner, die in den Seehäfen sich damit befassen den armen Matrosen das sauer verdiente Geld abzunehmen, dieses Geld zu den phantastischesten Cursen in die Landeswährung umzurechnen.

Während der zweiten Hälfte der Fahrt, als die Geschütze auf das sorgfältigste seefest gesorrt bleiben mussten, benützte Fregattenkapitän Spetzler eben die schwierigen Verhältnisse und die starken Bewegungen des Schiffes, um Exercitien seemännischer Natur in den Vordergrund der täglichen Beschäftigungen treten zu lassen. Das An- und Abschlagen der Marssegel und das Wechseln der Marsraaen wurde besonders fleißig geübt; man sah dabei nicht nur auf gutes und präcises, sondern auch auf flinkes Arbeiten.

**Aden** [1]). Im Hafen von Aden fand man nur das englische Kanonenboot DECOY vor Anker; während des fünftägigen Aufenthaltes des NAUTILUS liefen aber noch folgende Kriegsschiffe im Hafen ein: am 26. das englische Kanonenboot WOODLARK, von Suez kommend; am 29. der französische Raddampfer BRANDOU, welcher in Obok stationirend die Postverbindung zwischen dieser französisch-ostafrikanischen Niederlassung und Aden zu vermitteln hatte; am 30. das französische Transportschiff TARN mit 475 Passagieren von Cochinchina nach Frankreich unterwegs; endlich wurde noch am 1. December beim Auslaufen das eben einlaufende französische Kanonenboot COMÈTE begegnet. Die üblichen Höflichkeiten wurden mit diesen fremden Kriegsschiffen gewechselt, und die Aufwartung, welche der Schiffscommandant dem Gouverneur von Aden, General Blaire machte, führte zum Besuche des NAUTILUS durch diesen Würdenträger. General Blaine erschien an Bord in Begleitung seines Adlatus, Major Hunter, und wurde seinem Range gemäß von der in Paradeaufstellung rangirten Mannschaft empfangen und beim Verlassen des Schiffes mit Raaensalut begrüßt. Ein Diner, welches vom Gouverneur am Lande zu Ehren des Commandanten des NAUTILUS veranstaltet wurde, erwiderte Fregattenkapitän Spetzler durch ein Diner mit darauffolgender Abendunterhaltung an Bord, zu welchem Feste zahlreiche Einladungen gemacht wurden, und an dem der gesammte Schiffsstab theilnahm. Das Fest, bei welchem der k. u. k. Consul, Herr Escher, ebenfalls erschienen war, verlief in der angenehmsten und animirtesten Weise. Der genannte Consularfunctionär war während der ganzen Dauer des Aufenthaltes des NAUTILUS auf das eifrigste bestrebt gewesen, dem Schiffscommandanten in jeder Weise unterstützend an die Hand zu gehen, und ihn in den Besitz der gewünschten commerziellen und sonstigen Daten zu bringen.

---

[1]) Siehe über Aden „FRUNDSBERG" 1885—1886, V.

## Von Aden nach Bencoelen und Batavia.

Nach erfolgter Completirnng der Vorräthe verließ NAUTILUS am 1. December moigens den Hafen von Aden. Unmittelhar nach Doublirnng des Leuchtfeners von Aden setzte man die Maschine außer Thätigkeit nnd hegann gegen den im Golfe von Aden wehenden Ostwind aufzulaviren. Gegen Abend heahsichtigte der Schiffscommandant, den Rathschlägen des Segelhandhnches folgend, sich der arahischen Küste bis anf drei Meilen zu nähern, um im Laufe der Nacht von den mehr nördlich, also günstiger wehenden Landhrisen Nutzen zü ziehen. Die Annäherung bis auf 3 Meilen wäre identisch mit der Erreichung der 12 Faden - Linie gewesen; es wnrde demnach zur besseren Orientirung das Loth fleißig gehandhabt. Um $8^3/_4$ Uhr abends ließ der Wachofficier dem Schiffscommandanten melden, dass man soeben 14 Faden Grnnd gelothet habe; es sei nun, dass diese Lothung eine irrige war, oder dass eben an der Stelle, an welcher das Schiff sich hefand, ein steileres Ansteigen des Grundes anf der Karte nicht bemerkt war, genug, bevor der Commandant noch auf die erhaltene Meldung durch Ertheilung eines entsprechenden Befehles hatte antworten können, zeigten einige Stöße an, dass NAUTILUS auf den Grnnd gerathen war. Der Zustand von Wind nnd Wetter, sowie die Beschaffenheit des Grundes schlossen vorläufig jede Gefährdung in der Situation des Schiffes aus; man machte sich sofort mit aller Euergie an die erforderlichen Arheiten, nm das Schiff wieder flott zu bekommen. Nachdem das Vordertheil um alle beweglichen Gewichte entlastet war, wurde NAUTILUS bei der eintretenden Morgenflut nm 5 Uhr früh flott, woranf die Wiedereinschiffung des Materials nnd das Lichten des schlüpfen gelassenen Buganker vorgenommen wnrden. Diese Arheiten nahmen 30 Stunden in Anspruch, so dass am 3. December um 11 Uhr vormittags die Reise fortgesetzt werden konnte. Das Schiff hatte nicht die geringste wahrnehmhare Beschädigung erlitten. —

Die Reise, welcher der Schiffscommandant mit Rücksicht auf die nach Passirung des 90. Längengrades angetroffenen, durchaus nördlichen Windrichtnngen, Batavia als nächstes Reiseziel steckte, wnrde in Bencoelen an der Westküste Sumatras unterbrochen, welchen Hafen der NAUTILUS znr Einnahme von Lebensmitteln anzulanfen veranlasst war. Diese Oceanreise zeigte demnach folgende Hauptabschnitte:

1. Von Aden bis zu dem Cap Guardafni, 392 Seemeilen, welche in 9 Tagen nnd 3 Stunden zurückgelegt wurden;
2. vom Cap Guardafui bis zum Äquator, 970 Seemeilen, in 11 Tagen, nnd
3. vom Äqnator his Bencoelen, 2460 Seemeilen, in 36 Tagen und 6 Stunden dnrchfahren;

die ganze Reise von Aden nach Bencoelen nahm somit 56 Tage und 9 Stunden — vom 1. December 1884 bis zum 26. Jänner 1885 — in Anspruch.

Der größte Theil des ersten Reiseabschnittes mnsste gegen den herrschenden Ostwind auflavirend zurückgelegt werden; man hielt sich dabei näher an der afrikanischen Küste, wo man unter frischer Brise bei günstigen langen Borden guten Luvgewinn erzielte. Dieser betrug in fünf Tagen 215

Meilen. Am 8. wurde geheizt und der restliche Weg bis zum Cap Guardafui, auf etwa 25 Meilen Distanz vom Lande, unter Dampf zurückgelegt.

Dieses Cap war am Morgen des 10. December auf etwa 6 Meilen Distanz passirt; nun stellte man die Maschine ein, und die Oceanfahrt gegen den NO-Monsun nahm ihren Anfang. Nach den Weisungen des Segelhandbuches wurde der Curs auf den Schnitt des Äquators in 62° östl. Länge angetragen. Den Äquator erreichte man in der angegebenen Länge, nachdem nur wenig über 24 Stunden, vom Mittag des 19. an, nach völligem Abflauen des NO-Monsuns, von der Maschine Gebrauch gemacht worden war.

Von hier an wurde nun getrachtet, in die Region des NW-Monsuns zu gelangen, und hier, zwischen dem 3. und 4. südlichen Breitenparallel, an östlicher Länge zu gewinnen. Doch verursachten in diesem Fahrtabschnitte schraale Winde, sowie der Einfluss unregelmäßiger Strömungen häufige Abweichungen von dem beabsichtigten Curse. Vom 90. Ostmeridian an waren die Windrichtungen, wie schon früher angedeutet, ziemlich ausnahmslos nördliche; als der 95.° östl. Länge erreicht war, nahm man den Curs auf die Sundastraße. Gegen den 100.° Ostlänge vorgedrungen, bekam man aber verzögernde südöstliche Brisen, und der Commandant beschloss, zur Ergänzung der Proviante zunächst Bencoelen anzulaufen. —

Über die während dieser längeren Fahrt von Aden nach Bencoelen angetroffenen Windverhältnisse, sowie über die Strömungen, deren Einfluss das Schiff ausgesetzt war, macht der Schiffscommandant in seinen bezüglichen Berichten im wesentlichen die folgenden Bemerkungen.

Im Golfe von Aden war die mittlere Windrichtung eine östliche, in der wechselnden Stärke von 2—6. Mehrtägige Beobachtungen an der afrikanischen Küste ergaben, dass der Wind bei Tage circa zwei Striche nach Norden, bei Nacht um etwa ebensoviel nach Süden drehte, dass es daher für ein auflavirendes Schiff am günstigsten sei, bei Tag den Landbord, bei Nacht den Seebord zu ziehen. Nachtsüber war der Wind meist frischer als bei Tage, jedoch ohne einen böigen Charakter anzunehmen. Je mehr man sich der östlichen Beg zung des Golfes näherte, desto mehr war es bemerklich, dass der Wind durch die benachbarten Ländermassen nicht mehr beeinflusst war. Die Stärke des Windes nahm ab, die Höhe des Seeganges hingegen nahm zu.

In der offenen Partie zwischem dem ostafrikanischen Continente, Vorderindien und dem Äquator, drehte der Wind anfänglich von ONO nach NO, und blieb dann stetig in dieser Richtung in der Stärke von 2—4 wehend. Nach den übereinstimmenden Angaben der Segelhandbücher wäre dieser NO-Wind eigentlich bis zum Äquator sich erstreckend zu erwarten gewesen; doch flaute er schon in der Breite von $4^1/_2{}^0$ rasch bis zu völliger Windstille ab, worauf bis zur Breite von 1° variable, sehr leichte Brisen folgten. Südlich dieses Parallels hatte man westliche Winde, welche die Durchschnittstärke 3 erreichten, aber manchmal von Regenböen begleitet waren.

Südlich des Äquators sollte in der Breite von $3^1/_2{}^0$ der frischeste NW-Monsun vorgefunden werden. NAUTILUS hatte in der That bis zum 70.° frische westliche Winde, die aber nach Maßgabe des Vordringens gegen Osten, nach Norden und selbst nach NO drehten. Vom 70. bis zum 78.° hatte man flaue nördliche Winde, von da bis zum 90.° vorwiegend sehr schwache Brisen aus Westen. Vom 90. bis 99.° machte das Schiff in 4° Süd-breite unter NNWlichen Winden den besten Ostweg. Hier aber flaute der Wind nach einigen

starken Regengüssen ab, und wehte dann, wenn auch nur in geringen Stärken, bis zur Ankunft an der Küste von Sumatra, meist aus SO.

Man darf aus diesen Erfahrungen im Zusammenhalte mit den Angaben der besten Segelhandbücher die folgenden Schlüsse ziehen.

Obgleich im Golfe von Aden zur Zeit des NO-Monsun andauernder Gegenwind herrscht, kann doch ein Segelschiff gegen denselben mit Erfolg auflaviren, vorausgesetzt, dass es sich an der afrikanischen Küste hält, woselbst kein oder doch nur ein geringer Gegenstrom zu erwarten steht, und wo noch außerdem der durch hohe Gebirgszüge beeinflusste Wind in seiner täglichen periodischen Drehung es ermöglicht, durch zweckmäßige Wahl der jeweilig zu führenden Halsen nennenswerten Luvweg zu gewinnen.

Weder der NO-Monsun noch der NW-Monsun, welchen NAUTILUS antraf, entsprach vollständig den durch die Angaben der Segelhandbücher wachgerufenen Erwartungen. Der erstere Wind wird immer als sehr frisch wehend und sicher bis zum Äquator reichend geschildert; weder das eine noch das andere traf zu. Rücksichtlich des NW-Monsuns waren die Erwartungen allerdings keine so hochgespannten; er wird meistens als nicht unbedingt verlässlich und von böenhaftem Charakter beschrieben. Die Wegresultate aber, die NAUTILUS in dessen Bereiche erzielte, nennt Fregattenkapitän Spetzler „so klägliche, dass selbst die bescheidensten Hoffnungen auf das bitterste enttäuscht wurden“. „Wenn dieser sogenannte Monsun überhaupt wehte, so war er sehr schwach, sprang dann gewöhnlich bald in den ersten oder zweiten Quadranten über, oder flaute auch gänzlich ab.“ Die Benennung als constanter und periodischer Wind verdient der NW-Monsun — soweit die Erfahrungen des NAUTILUS wenigstens reichen — nur zwischen dem 90. und dem 99. östl. Längengrade. Als Charakteristik der Flauheit der angetroffenen Winde macht Fregattenkapitän Spetzler die Angabe, dass während der ganzen Oceanreise es nur ein einzigesmal dazu kam, die Marssegel zu reffen; und dieses einemal war es nur aus Vorsicht geschehen, da ganz besonders drohendes Gewölke sich gezeigt hatte. Auch der Seegang war stets ein so mäßiger, dass die ganze Fahrt ohne jede Gefahr hätte in einem offenen Boote bewerkstelligt werden können. Das Firmament entsprach allerdings in seinem Aussehen wenig diesen gänzlich harmlosen Zuständen; es erschien sehr häufig in der sturmdrohendsten Weise bewölkt, und die schweren Wolken wurden durch überaus grelles Wetterleuchten erhellt; aber im Verlaufe einiger Stunden hellte sich das Wetter stets wieder auf. Bei der Annäherung an die Küste von Sumatra machte sich der naturgemäße Einfluss des Landes auf die Windverhältnisse in erwarteter Weise bemerkbar.

Hinsichtlich der angetroffenen Strömungen bemerkt Fregattenkapitän Spetzler, dass vom 58. bis 79. Längengrade sich solche von vorwiegend östlicher Richtung und einer Geschwindigkeit von zwischen 16 und 80 Meilen im Tage fühlbar machten. Zwischen dem 79. und dem 84. Längengrade ergab das Besteck keinerlei Strom. Erst zwischen dem 84. und 100.° war wieder neuerdings Strom bemerklich. Das Maximum der beobachteten Stromstärken, 80 in 24 Stunden, fiel in die Breite von 3° Süd, in der Länge von 67—70°. Es war dies am 24./25. December der Fall; der Wind wehte hiebei aus den Richtungen Nord bis NNO. Die Windstärke betrug 3—5. Gegenströme, nämlich solche von der Richtung nach Westen, wurden zwar selten, aber immerhin auch beobachtet; ihre Geschwindigkeit war aber nie eine beträchtliche. Fregattenkapitän Spetzler ließ die einzelnen, von den täg-

lichen Differenzen zwischen dem astronomischen Besteck und der Gissung ergebenen Stromrichtungen und Distanzen im Wege der Koppelung zusammenziehen; diese Arbeit ergab die folgenden interessanten Resultate: Vom Cap Guadafui bis zum Äquator 154 Meilen nach O z. S $^3/_8$ Süd; d. i. im täglichen Durchschnitte 14 Meilen; vom Äquator bis Bencoelen 560 Meilen, O $^1/_8$ S, d. i. täglich 15.5 Meilen im Durchschnitte. —

Eine interessante Beobachtung, welche während des oceanischen Theiles der Fahrt des NAUTILUS gemacht wurde, war das häufige Begegnen von schwimmenden Stücken Bimssteines. Man schrieb den Ursprung dieser Gesteine den mächtigen, im Jahre zuvor stattgehabten vulcanischen Eruptionen auf den Sundainseln zu; vom Äquatorialstrome erfasst, welcher unter dem Einflusse des SO-Passates eine westliche Richtung einschlägt, konnten diese Steinstücke in den Curs des NAUTILUS gebracht worden sein. Schon in 61° Ostlänge, also etwa 2700 Meilen weit vom wahrscheinlichen Ursprunge, sichtete man diese Gesteine, welche zwar im allgemeinen in nicht größeren als faustgroßen Stücken vorkamen, aber oft in solcher Menge, dass die vom Fregattenkapitän Spetzler angewendete Bezeichnung „schwimmende Steinfelder“ erst einen richtigen Begriff von der seltenen und höchst beachtenswerten Naturerscheinung zu geben vermag. Häufig beobachtete man, dass sich auf den kleinen, wie gesagt durchschnittlich nur faustgroßen schwimmenden Inseln schon ein reges Thierleben entwickelt hatte, indem Muscheln, Krebse und ähnliche Thiere ihren Wohnsitz auf denselben genommen hatten.

Wenn die Witterungsverhältnisse während der eben besprochenen Fahrt des NAUTILUS dem Schiffscommandanten auch keine Gelegenheit boten, das Verhalten des Schiffes unter stürmischem Wetter zu beobachten, so ließ er doch seine sorgfältigste Aufmerksamkeit der Beobachtung der Fahrt- und Manövereigenschaften des Schiffes bei gewöhnlichen Verhältnissen zutheil werden. Er äußerte sich über die in dieser Richtung gemachten Wahrnehmungen und Erfahrungen in der nachfolgenden Weise.

NAUTILUS erwies sich im allgemeinen als ein sehr mittelmäßiger Segler. Möglichst scharf angebrasst, liegt das Schiff doch volle sechs Striche vom Winde ab; es krängt sehr leicht über, läuft wenig, und hat hiebei eine bedeutende Abtrift. Hingegen muss anerkannt werden, dass das Schiff sehr gut steuert, im Seegang sanfte Bewegungen hat, und vollkommen verlässlich manövrirt. Es wurde durch mehrfache Versuche constatirt, dass, wenn bei frischer Bramsegelbrise die Krängung des Schiffes 12° übersteigt, es für die Fahrt des Schiffes günstiger sei, die Bramsegel nicht länger zu führen, selbst wenn Segel und Takelage den Winddruck noch ganz gut vertragen würden. Die Maximalleistung des Schiffes bei raumem Winde war mit 8 Meilen Geschwindigkeit beobachtet worden. Als größte Durchschnittsleistung hatte das Patentlogg unter raumem Winde, bei Führung von Mars- und Unterleesegeln 144 Meilen, also nur 6 Meilen stündlicher Fahrt ergeben. Fregattenkapitän Spetzler macht die Bemerkung, dass diese nur sehr mittelmäßigen Segeleigenschaften eine der Ursachen der unvorhergesehenen langen Fahrtdauer der Reise durch den Ocean gewesen seien. In der Region periodischer Winde, und unterstützt von stets günstigem Strome, hatte man doch nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 3.1 Meilen, also eine tägliche Durchschnitts-Segeldistanz von 75 Meilen im Tage, erreicht. Allerdings erwähnt der Schiffscommandant auch der Thatsache, dass der Schiffsboden während dieser Reise

anffallend viel Gras n. s. w. angesetzt hatte, was wesentlich zur Verzögernng der Schiffsgeschwindigkeit beigetragen haben muss.

Von der Schiffsmaschine wurde während der hier besprochenen Fahrt nur in beschränktester Weise Gebrauch gemacht, wofür der geringe Fassungsraum für Kohle, über welchen NAUTILUS verfügt, nebst allgemein ökonomischen Rücksichten die Ursache war. Der voraussichtliche Bedarf für die Combüse und den Trinkwasser-Destillator belief sich auf 15 *t*, so dass für die Zwecke der Maschine nur 45 *t* zur Verfügung blieben; da hieß es eben sparsam sein. Im Golf von Aden, trotz des großen Zeitverlustes, welchen das Anflaviren gegen die herrschenden östlichen Winde verursachte, entschloss der Schiffscommandant sich erst zur Inanspruchnahme der Maschine, als das Cap Guardafui nur mehr 206 Meilen entfernt war, und als zugleich die Abnahme der Windstärke erwarten ließ, dass eine im Verhältnisse zum Kohlenconsum ansehnliche Wegstrecke in kürzerer Zeit werde zurückgelegt werden können. Während dieser Fahrt richtete man die besondere Aufmerksamkeit auf die Ermittlung des günstigsten Verhältnisses zwischen der Feuerung, der in Anwendung gebrachten Anzahl der Propeller-Rotationen, und dem hiebei erzielten Wege. Mit 76—78 Rotationen, gegen Windstärke 3—4, bei mäßigem Seegange und hohlgestrichener Takelage erreichte man eine Fahrt von durchschnittlich 3.3 Meilen in der Stunde, und verbrannte hiebei in der gleichen Zeit 300—350 *kg* Kohle. Die Erreichung des Cap Guardafui nahm eine zweitägige Dampffahrt in Anspruch.

Im Ocean wurde die Maschine in den folgenden Fällen benützt. Nachdem am 19. December das Schiff schon seit drei Tagen unter völlig flauen Brisen und Windstillen gelegen war, erschien es als zweifellos, dass man die Grenze des NO-Monsuns schon erreicht oder eigentlich dieselbe überschritten hatte; in 2° 36′ Norden und 59° 44′ Osten wurde demnach geheizt und dann mit 70 bis 78 Rotationen Maschinengeschwindigkeit, bei völlig ruhiger See, 5.6 Meilen stündlicher Schiffsweg erreicht. Nachdem 160 Meilen auf diese Art durchlaufen worden waren, wurde die Maschine außer Betrieb gesetzt, der Schiffskessel jedoch zum Wasserdestilliren weiter in Thätigkeit erhalten. Am 30. December wurde, wieder wegen andauernder Windstille, durch 9 Stunden hindurch unter nördlichem Curse Dampfweg gemacht. Am 25. Jänner endlich wurde die Maschine in Gebrauch genommen, um nach dem noch 116 Meilen entfernten Bencoelen zu steuern, weil die Vorräthe zur Neige gingen. Man erreichte den genannten Hafen mit einem Kohlenreste von 10 *t*; es waren demnach während der 57 Seetage der Reise für den Gebrauch der Schiffsmaschine, der Combüse, und zum Destilliren von 45 *t* Trinkwasser, 50 *t* Kohle aufgebraucht worden.

Über das anstandslose Functioniren der Maschine in allen ihren Theilen, sowie auch bezüglich des Destillators, ebenso über die Vorrichtung für das Hissen und Streichen des Schiffspropellers, sprach sich der Schiffscommandant auf das günstigste aus. —

Was schließlich die Erlebnisse und Vorkommnisse während dieser Fahrt anbetrifft, so kann sie zu den eintönigsten der Reise gerechnet werden, trotzdem dass die Passage des Äquators zu der üblichen Entfaltung urwüchsigen Humors seitens der gesammten Schiffsbemannung die willkommene und ausreichend benützte Gelegenheit bot, und ebenso der Weihnachts- und der Sylvesterabend, endlich auch der Neujahrstag, jene auf unseren Schiffen von Alters her gebräuchlichen Festivitäten mit sich brachten, zu welchen der gesammte

Schiffsstab sich abwechselnd beim Schiffscommandanten und bei den Officieren vereinigt, um durch ein möglichst heiteres gemeinschaftliches Festmahl, die an solchen Tagen besonders mächtigen Gedanken an ferne geliebte Personen und an den Kreis der eigenen Familie, zwar nicht eben zurückzudrängen, aber doch nicht soweit übermächtig werden zu lassen, dass ein Gefühl des Heimwehes an Stelle des echten seemännischen Frohmuthes treten könnte. An solchen Tagen muss der Seemann eben fühlen lernen, dass das Schiff seine Heimat, die Schiffsgenossen seine Familie sind. — Die Schiffsbemannung ist glücklich zu nennen und zu beneiden, in welcher solches Gefühl entsteht und sich befestigt; und thatsächlich finden wir in dem uns vorliegenden Tagebuche eines der Mitglieder des Schiffsstabes des NAUTILUS, etwa um die Zeit von der wir eben sprechen, die Bemerkung: »Der NAUTILUS ist uns längst zur zweiten Heimat geworden!« —

Durch 45 Tage sah man nur Himmel und Wasser. Am 11. December hatte man Ras Hafun außer Sicht verloren und erst am 25. Jänner erblickte man wieder Land. Nicht die Heimat war es, welche dem Seemann hier nach längerer Fahrt durch die Wasserwüste entgegenlachte, sondern ein kleines, von Wenigen gekanntes Eiland an der Westküste von Sumatra war am frühen Morgen dieses Tages gesichtet worden; aber dieses Eiland trug wenigstens — wie zum Gruße — einen heimatlichen Namen, denn es war die Insel »Triest«. Bald darauf kamen die noch 80 Meilen entfernten hohen Gebirge von Sumatra ebenfalls in gute Sicht.

Im Golfe von Aden hatte man im ganzen zwölf Schiffe gesichtet; während der ganzen langen Oceanfahrt hingegen hatte man nur vier Schiffe gesehen. Es waren dies: Am 13. December der nach Brisbane in Australien gerichtete englische Dampfer CHYEBESSA aus Glasgow; am 23. December südlich des Äquators ein Barkschiff mit östlichem Curse, welches aber weder die Flagge zeigte noch sich durch Signale zu erkennen gab; am 2. Jänner ein wegen der sehr großen Entfernung nur undeutlich wahrgenommenes Segelschiff, und ebenso am 20. Jänner ein sehr entfernter Dampfer, dessen Flagge nicht erkannt werden konnte.

Auch zu Beobachtungen über das oceanische Thierleben, welche oft manche vom Dienste freigelassene Stunde eintöniger oceanischer Fahrten abkürzen, bot sich nicht allzureiche Gelegenheit. Man sah zahlreiche fliegende Fische, einige *Palamyde* und *Lampughe* zeigten sich, meist nur in respectvoller Entfernung; nicht so die gefräßigen Haifische, welche sich den Schiffen ebenso frech nähern, als sie leidenschaftlich von den Matrosen gejagt werden. Man erlegte im ganzen fünf dieser geschworenen Feinde der Seefahrer; der größte maß 2.6 *m* in der Länge. Bekanntlich sind die Matrosen aller Flaggen den Haifischen gegenüber Anhänger der *Lex talionis*; die erbeuteten Haifische wurden jedesmal zu einer — für etwas anspruchsvollere Gastronomen recht fragwürdigen — Aufbesserung der vor dem Maste tafelnden Tischgesellschaften verwendet.

Die durchschnittlichen Temperaturen, welche man während der Oceanfahrt notirte, waren durchwegs recht ansehnlich hohe. Als Durchschnittstemperaturen berechnete man aus den im Golfe von Aden gemachten Beobachtungen 26.4°, aus jenen im Ocean 28.6°. Infolge der nur sehr geringen Temperaturschwankungen, dann des hohen Feuchtigkeitsgehaltes der Luft, endlich nicht zum geringsten Theile aus Ursache der nicht genügenden Ventilationsvorrichtungen der unteren Schiffsräume, war der Aufenthalt unter

Deck oft genug ein nahezu unerträglicher. Der Mangel an Luft und Licht machte sich in der Commandantenkajüte beinahe am meisten fühlbar; Fregattenkapitän Spetzler bemerkt, dass diesem Übelstande durch Anbringung von Decklinsen in wesentlichem Maße abgeholfen werden könnte.

Trotz der ungewohnten Temperaturverhältnisse blieb der Gesundheitszustand der gesammten Schiffsbemannung ein vorzüglicher. Man hatte nicht nur durch Anbordnahme von vier Zebuochsen und 14 Hammeln in Aden dafür gesorgt, dass die Mannschaft eine Abwechslung in der auf die Dauer immer mehr oder weniger gesundheitsschädlichen Seekost erhalten könne, sondern es wurde auch der alten Erfahrung gebürend Rechnung getragen, dass man den erschlaffenden Wirkungen der Hitze am besten durch entsprechende Beschäftigung des Geistes und Körpers entgegenwirken könne. Die Exercitien und Übungen, die Schulen und populären Vorträge nahmen ihren ungestörten Fortgang; der Schiffscommandant hatte alle Ursache, mit den intellectuellen und fachlichen Fortschritten zufrieden zu sein, welche erzielt wurden, und er konnte auch den heilsamen Einfluss der ununterbrochenen, nicht übermäßig anstrengenden, aber doch vor jeder Art von Versumpfung bewahrenden Beschäftigung der Leute constatiren. Nicht ein einziger ernstlicher Krankheitsfall kam während der beinahe zweimonatlichen Überfahrt von Aden nach Bencoelen an Bord vor; die unter dem Einflusse der tropischen Sonne häufig eintretenden kleinen Geschwüre, Hautrisse u. s. w. heilten ohne Ausnahme schnell und gründlich.

**Bencoelen.** Wenn zweifellos der Besuch von Bencoelen für Stab und Mannschaft eine sehr angenehme Unterbrechung der schon etwas langwierig gewordenen Fahrt durch den Ocean bildete, so machte man bald die Wahrnehmung, dass auch für die europäischen Bewohner dieses Ortes die Ankunft eines fremden Kriegsschiffes ein Ereignis war, das dort nicht allzuoft stattfindet, und mit einer Art von Begeisterung als die willkommene Gelegenheit angesehen und behandelt wird, aus dem ertödtenden Einerlei der täglichen Lebensweise auf einige Tage herauszukommen.

Nicht allein fand man die herzlichste Aufnahme und gewann unmittelbar das Gefühl, dass man wirklich und wahrhaftig willkommen sei, sondern alles und jedes nahm hier besonders feierliche Gestaltungen an; selbst die einfachen Höflichkeitsbezeugungen, die von der internationalen Etikette mit sich gebracht werden, machten hievon keine Ausnahme. Als z. B. der Schiffscommandant am Lande erschien, um seinen officiellen Besuch bei dem holländischen Residenten abzustatten, empfingen ihn am Landungsplatze alle Chefs der militärischen und civilen Diensteszweige, in volle Gala gekleidet, und begleiteten den Schiffscommandanten zum Residenten. Der Resident, Herr Sickman, empfing die Herren in seiner prachtvollen, von einem wunderbaren tropischen Parke umschlossenen Villa mit dem größten auszeichnenden Ceremoniell; eine Militär-Harmonie — wenn auch nur aus sechs Mann bestehend, aber sehr gut eingeschult — intonirte bei der Ankunft des Schiffscommandanten in der Residenz die österreichische Volkshymne. Gleich mit den einleitenden Begrüßungsworten erklärte der Resident seine volle Bereitwilligkeit, dem k. k. Schiffscommandanten in allem und jedem zu Diensten stehen, und ihm jede Förderung angedeihen lassen zu wollen.

Dieses außerordentliche Entgegenkommen war dem Fregattenkapitän Spetzler um so erwünschter, als er schon in Erfahrung gebracht hatte, dass

als Folge der sehr seltenen Fälle des Anlaufens von Bencoelen durch fremde Schiffe, die Ressourcen äußerst beschränkte seien, welche dieser Ort der Schifffahrt bieten könne; Brennmaterial für die Maschine — das wichtigste Erfordernis — wäre ohne der freundlichen Gefälligkeit, welche die Regierungsorgane entwickelten, gar nicht zu haben gewesen. So aber gab der Resident, als er den Zweck des Anlaufens von Bencoelen durch NAUTILUS erfuhr, allsogleich den Befehl, dass aus den, dem Staate gehörenden Waldungen soviel Holz zu schlagen sei, als NAUTILUS nur benöthigen und zu Heizzwecken an Bord nehmen könne; außerdem stellte er dem Schiffscommandanten auch noch 6 *t* inländische Steinkohle zur Verfügung, welche in der Nähe geschürft und nach Bencoelen gebracht worden waren, um dort auf ihre Heizkraft untersucht zu werden. Sowohl für das Holz als für diese Kohle lehnte der Resident jede Vergütung auf das allerentschiedenste ab, und stellte nur das Ansuchen, über die Resultate der mit dieser neuen „Sumatra-Kohle“ anzustellenden Heizversuche unterrichtet zu werden.

„Die in Bencoelen angetroffene Gastfreundschaft“, schreibt Fregattenkapitän Spetzler, „kann nicht genug gerühmt werden. Unser Aufenthalt gestaltete sich zu einem continuirlichen Jubelfeste. Sämmtliche den Regierungsbehörden vorstehenden Herren wetteiferten gleichsam um die Gunst, den Stab des NAUTILUS feiern und bewirten zu dürfen, und versammelten sich mit ihren Familien vollzählig bei den beiden Tanzabenden, welche der politische und der militärische Chef zu Ehren des NAUTILUS veranstalteten.“

Fregattenkapitän Spetzler lud die ganze in dieser Art vereinigte Gesellschaft von Bencoelen zu einem Besuche an Bord ein; trotz der weiten Entfernung, in welcher das Schiff verankert liegen musste, trotz Regens und Seeganges, kam alles dieser Einladung in der liebenswürdigsten Weise nach. Dieses Fest, vom Commandanten mit jenem besonderen Geschick arrangirt, welches die Kreise seiner Freunde und Kameraden seit langen Jahren an ihm wohl kennen, verlief in der animirtesten Weise, und alle Besucher des NAUTILUS waren sichtlich hochvergnügt. Es gelang dem Schiffscommandanten, der während seines Aufenthaltes in Smyrna ein fleißiger, und von den dortigen Händlern gerne gesehener Besucher des levantinischen Bazare gewesen war, die besuchenden Damen zu bewegen, aus seiner orientalischen Schatzkammer einige kleine, im fernen Osten nahezu gänzlich unbekannte „orientalische“ Damengalanterieartikel als Erinnerung an den Besuch des NAUTILUS anzunehmen. —

**Fahrt nach Batavia.** Nach einem nicht ganz dreitägigem Aufenthalte verließ NAUTILUS den Ankerplatz vor Bencoelen am 29. Jänner morgens, nachdem das schon früher erwähnte Heizmaterial, das für die Zeit von fünf Tagen erforderliche, in kleineren Partien gebackene Brot, endlich zwei Ochsen und einige andere Proviantartikel für die Fortsetzung der Reise nach Batavia eingeschifft worden waren. Nach etwas mehr als fünfstündiger Dampffahrt waren die von Riffen umsäumten Tikoes-Inseln passirt und ein genügender Seeraum gewonnen, um die Maschine außer Thätigkeit setzen zu können. Längs der Küste von Sumatra steuernd, machte das Schiff bis zum folgenden Morgen ziemlich guten Weg unter Segel. Doch begannen nun die bisher günstigen Brisen rasch abzuflauen, so dass das Schiff von der Mittagsstunde des 30. bis zu jener des 31. nur 17 Meilen im Curse zurücklegte. Gegen 3 Uhr nachmittags des 31. wurde demnach wieder die Dampffahrt aufgenommen. Hiebei

trat das in Bencoelen an Bord genommene Brennmateriale in Verwendung. Die mittels sorgfältiger Abwägung des zur Heizung verwendeten Holzes und der Sumatra-Kohle vorgenommenen vergleichenden Versuche ergaben, dass die Heizkraft der letzteren eine um 50% geringere, als jene der Cardiff-Kohle war; vom Holze musste die doppelte Gewichtsmenge in Verwendung kommen, als wenn man mit englischer Steinkohle geheizt hätte. Der stündliche Verbrauch betrug 400 *kg* ($^1/_3$ $m^3$) Holz, nebst 150 *kg* Sumatra-Kohle, wobei man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4.5 Meilen erzielte.

Nachdem die Distanz von 96 Meilen unter Dampf zurückgelegt worden war, hatte das Schiff um 1 Uhr nachmittags des 1. Februar *Flat*-Cap auf 10 Meilen im Nordosten. Leichte, zwischen SSW un SO variirende Brisen, gestatteten hier abermals zu versuchen, mit Segeln allein dem Reiseziele näher zu kommen.

Die Veränderlichkeit der fortwährend nur sehr leichten Brisen, sowie Gegenstrom, erschwerten aber dieses Vorhaben derart, dass der Schiffscommandant sich schon nach 24 Stunden wieder, zur Inanspruchnahme der Maschine entschließen musste. Um 7 Uhr abends wurde die — seit dem kolossalen vulcanischen Ausbruche doppelt interessant, aber wegen der wahrscheinlichen wesentlichen Formveränderungen des umgebenden Meeresgrundes auch doppelt gefährlich gewordene — Insel Krakatoa passirt. Auf 2 Meilen von Krakatoa vorüberdampfend, nahm man nun den Weg gegen *Thwart-Way*. Unter heftigem Regen, sehr starken elektrischen atmosphärischen Erscheinungen, frischem NW-Winde und merklich starkem Gegenstrome, sichtete man um Mitternacht das schwache Leuchtfeuer von *Fourth-Point*, hatte um 2 Uhr morgens die Enge zwischen der Küste von Java und *Thwarth-Way* durchlaufen, und bei Anbruch der Morgendämmerung war Cap Nicholas geklart.

Die andauernden dichten, echt tropischen Regengüsse beschränkten in unangenehmer Weise die Fernsicht auch weiterhin; unter Dampf und Marssegeln erreichte man um 8 Uhr morgens *Babie*-Island, ließ dieses Eiland auf $1^1/_2$ Meilen an backbord liegen, und nahm den Curs gegen den sogenannten *Dutch*-Canal. Durch diesen Canal mit voller Maschinenkraft steuernd, erreichte NAUTILUS um $1^h$ $40^m$ nachmittags des 3. Februar die Rhede von Batavia, wo das Schiff in 6 Faden Wasser, auf $8^1/_2$ Kabeln vom Uferdamme, zwischen den holländischen Kriegsschiffen GEDEH und KONING DER NEEDERLANDEN vor Anker gelegt wurde.

**Batavia.** Außer den genannten zwei Kriegsschiffen fand man auf der Rhede von Batavia 25 Kauffahrer vor Anker; die Mehrzahl dieser Schiffe führte die holländische Flagge.

Für die große Handels- und Residenzstadt Batavia war die Ankunft des kleinen Kanonenbootes natürlicherweise kein Ereignis von solcher Bedeutung wie dies in Bencoelen der Fall gewesen war; aber nichtsdestoweniger wetteiferte auch hier alles, um den Commandanten und den Schiffsstab des NAUTILUS als hochwillkommene Gäste zu feiern. Gleich bei der üblichen Becomplimentirung des eben vor Anker gegangenen NAUTILUS, ließ der Commandant des holländischen Admiral- und Hafenwachschiffes, des schon früher genannten Casemattschiffes KONING DER NEEDERLANDEN, *Kapitein Ter Zee* W. Steffens, die Dampfbarkasse seines Schiffes für den Verkehr zwischen dem NAUTILUS und dem Lande, für die ganze Dauer des Aufenthaltes des NAUTILUS zur Verfügung stellen. Dieses Anerbieten war sehr willkommen, denn bei der

großen Entfernung, in welcher NAUTILUS vom Anlegeplatze zu ankern gezwungen war, bei der stets herrschenden sehr bewegten See und dem an und für sich schlechten Wetter, wäre die Communication des Schiffes mit dem Lande eine sehr beschwerliche und behinderte geworden. Man beeilte sich demnach auch, das freundliche Anerbieten mit dem gebürenden Danke anzunehmen.

Bei den officiellen Besuchen, welche der Schiffscommandant am Tage nach seiner Ankunft den Commandanten der beiden Kriegsschiffe, dann am Lande dem Commandanten der Seestreitkräfte für Niederländisch-Indien, *Schout-by-Nacht und Adjutant des Konings*, van Alphen, sowie dem Militärcommandanten Generallieutenant Pfeifer abstattete, gab man der lebhaften Freude den aufrichtigsten Ausdruck, wieder ein k. k. Kriegsschiff dort begrüßen zu können; dasselbe war natürlich in womöglich noch höherem Maße bei dem k. u. k. Interime-Viceconsul, Herrn Aschhoff, der Fall. Fregattenkapitän Spetzler versäumte auch nicht, sich nach Buitenzorg in die Residenz des Generalgouverneurs von Niederländisch-Indien, Excellenz van Rees zu begeben, um dort diesem hohen Würdenträger seine Aufwartung zu machen.

Bei den verschiedenen festlichen Zusammenkünften, welche während des achttägigen Aufenthaltes des NAUTILUS zu Ehren des Schiffes auf dem Lande veranstaltet wurden, lernten Commandant und Stab den größten Theil der äußerst distinguirten und in ihren gesellschaftlichen Formen überaus angenehmen officiellen und privaten Welt von Batavia kennen; von besonderem Interesse war für den Commandanten die Bekanntschaft mit dem früheren Verweser des k. und k. Consulates in Batavia, Herrn Pels. Dieser Herr war Theilhaber der großen Handelsfirma Dümmler & Co. gewesen, und hatte durch eine Reihe von Jahren als Honorarfunctionär dem k. u. k. Consulate von Batavia vorgestanden. Als einige Monate vor Ankunft des NAUTILUS die erwähnte bedeutende Firma infolge unvorhergesehener unglücklicher Conjuncturen ihre Zahlungen zu suspendiren gezwungen war, beeilte sich Herr Pels in begreiflichem Zartgefühle, die Würde als k. u. k. Honorarconsul niederzulegen und dies dem k. u. k. Ministerium des Äußeren telegraphisch anzuzeigen.

Fregattenkapitän Spetzler kam in die angenehme Lage, nach seinen Eindrücken und Wahrnehmungen, sowie nach den ihm gewordenen vertraulichen Mittheilungen berichten zu können, dass Herr Pels in Batavia ausnahmslos als das Opfer unverschuldeter Unglücksfälle angesehen werde, nach wie vor sich des größten Ansehens und der allgemeinen Hochachtung erfreue, und durch die traurigen Folgen einer Handelskrise wohl sein früheres großes Vermögen, aber nichts von seinem vorzüglichen Rufe und seiner socialen Stellung eingebüßt hatte. —

Von österreichischen Landsleuten fand man in Batavia nur drei; ein sehr gebildeter und jovialer Wiener, mit welchem die Herrn des NAUTILUS bald in angenehmster Weise andauernden Verkehr pflogen, namens Mayer, war in einem großen Handelshause seit einer Reihe von Jahren thätig; die beiden anderen Österreicher waren, der eine als Photograph, der andere als Schneider, in geachteter bürgerlicher Stellung.

Der Schiffscommandant bewilligte während des Aufenthaltes in Batavia der Mannschaft in vier Abtheilungen allgemeinen Landgang; es kamen dabei in

keiner Richtung irgend welche Unzukömmlichkeiten oder Urlaubsüberschreitungen vor.

Besondere Erwähnung unter den vielen Liebenswürdigkeiten und Aufmerksamkeiten, welche dem NAUTILUS während seines Aufenthaltes vor Batavia zutheil wurden, verdient folgende Thatsache. Der Commandant hatte dem commandirenden Admiral einmal gesprächsweise mitgetheilt, dass man beim Anlaufen von Bencoelen Ursache gehabt habe, mit der benützten englischen Seekarte unzufrieden zu sein, indem mehrfache Unrichtigkeiten auf derselben wahrgenommen worden waren. Auf dieses hin ersuchte Contre-Admiral van Alphen den Fregattenkapitän Spetzler, sämmtliche den niederländisch-indischen Bereich umfassenden Seekarten des NAUTILUS in das zu Batavia bestehende hydrographische Bureau zur Durchsicht, Vergleichung und eventuellen Correctur zu senden. Als die corrigirten Karten an Bord des NAUTILUS zurückkamen, waren sie von einer Sendung von 65 Stück holländischer Seekarten von Niederländisch-Indien und vier Segelhandbüchern über den gleichen Bereich begleitet; Admiral van Alphen hatte diese wertvollen hydrographischen Behelfe dem Commandanten des NAUTILUS zur Verfügung stellen lassen. Fregattenkapitän Spetzler versuchte bei seiner Abschiedsvisite die Frage der Vergütung des Preises dieser Karten und Bücher an das holländische Ärar zur Sprache zu bringen; aber der Admiral lehnte jede derartige Absicht auf das Bestimmteste ab und erklärte, es sei ihm ein sehr großes Vergnügen gewesen, einem k. k. Kriegsschiffe einen kleinen Dienst erweisen zu können, und er sei vollkommen überzeugt, dass ein holländisches Kriegsschiff in unseren Gewässern gewiss in ganz der gleichen Weise behandelt werden würde.

Der Gesundheitszustand der Bemannung blieb fortdauernd ein vollständig günstiger; auch der allgemeine Landgang war ohne unmittelbare ungünstige Folgen verlaufen. Hingegen erwies es sich als unausweichlich, den Proviantmeister, einen älteren, an allgemeiner Nervenschwäche, Asthma und Alkoholismus leidenden Mann, in Batavia definitiv auszuschiffen, und die Vorsorge für dessen Rücksendung in die Heimat zu treffen.

Die Verproviantirung des Schiffes wurde in Batavia auf das Allernothwendigste beschränkt, weil die sämmtlichen Lebensmittel und Proviantartikel überhaupt dort viel theuerer als in Singapore, dem nächsten von NAUTILUS zu berührenden Hafen, zu stehen kamen. An Kohle wurden 60 *t* an Bord genommen.

## Von Batavia nach Singapore, Sarawak und Bangkok.

Am 12. Februar um $10^h$ $43^m$ verließ man unter Dampf bei frischem NW-Winde die Rhede von Batavia. Der *North-Watcher* wurde um 10 Uhr abends passirt. Am 14. während der Morgendämmerung sichtete man die Insel Lucipara, welche die Einfahrt in die Banka-Straße markirt; man lief in diese schwierige Straße durch den Stanton-Canal ein und drang bis zur *Third Point* vor, wo um $10^1/_2$ Uhr abends in 8 Faden Wasser geankert wurde. Am 15. wurde die Fahrt fortgesetzt und nach Klarung des *Fredrik-Hendrik*-Felsens der Curs direct auf *Pulo Taya* gesetzt. Um 10 Uhr vormittags des 16.,

in Sicht von *Pulo Taya*, ließ der Schiffscommandant die Maschine einstellen und versuchte gegen die zwischen NNO und NNW variirenden leichten Brisen aufzulaviren; doch wurden während 19stündigem Aufkreuzen nur 13 Meilen Weg gewonnen. Man setzte demnach die Fahrt wieder unter Dampf fort. Am 18. morgens lief das Schiff in die Rhio-Straße ein; als gegen 11 Uhr das Nordende von *Pulo Battam* passirt war und das Schiff gegen den Ankerplatz von Singapore abfallen konnte, ließ der Commandant alle Segel beisetzen, und brachte das Schiff um $1^h\ 45^m$ auf 11,5 Kabel vom Lande, zwischen dem englischen Wachschiffe, der Corvette CURACAO, und dem Lande, in 5 Faden Wasser vor Anker.

Beim Einlaufen begegnete man einer nach Osten gerichteten französischen Corvette, welche drei große, mit Truppen beladene Dampfer escortirte. Diese Corvette war, wie man nachträglich erfuhr, die PRIMAUGUET gewesen; die drei Dampfer, der *Société Générale des Transports Maritimes* gehörig, führten die Namen: LA FRANCE, BÉARN und PROVENCE.

**Singapore.** Auf der Rhede lag außer dem schon erwähnten englischen Wachschiffe noch eine französische Corvette, die MAGON, mit der Bestimmung, die zunächst erwarteten Truppentransporte ebenfalls nach Cochinchina zu escortiren.

Der Aufenthalt des NAUTILUS in Singapore bot nichts, was in besonders hervorragender Weise erwähnenswert wäre; der k. u. k. Consul, Herr D. Brandt, war eifrig bestrebt, dem Commandanten und dem Schiffsstabe in jeder Weise an die Hand zu gehen; beim Stellvertreter des abwesenden Gouverneurs, bei den Commandanten der früher erwähnten beiden Kriegsschiffe, endlich auch beim Maharadjah von Johore machte der Schiffscommandant die üblichen Etikettebesuche. Den Maharadjah fand Fregattenkapitän Spetzler nicht zu Hause, und musste sich demnach damit begnügen, seinen Namen in das aufliegende Fremdenbuch einzutragen.

Unsere Landsleute fand man in Singapore nur sehr spärlich vertreten; ein einziger von ihnen befindet sich in einer angeseheneren Lebensstellung; es ist dies der ehemalige k. k. Linienschiffs-Fähnrich Kassel. Derselbe betrieb damals auf der benachbarten Insel Bantam Plantagenbau.

Man benützte den Aufenthalt auf der ruhigen Rhede von Singapore um den Schiffsboden, der sehr stark Gras angesetzt hatte, durch die vorzüglich geschickten und ausdauernden eingeborenen Taucher, die hier zu solchen Arbeiten zur Verfügung stehen, gründlich reinigen zu lassen. Hiebei zeigte es sich, dass bei dem Auflaufen des Schiffes am 1. December fünf Munz-Metallplatten des Bodenbeschlages beschädigt worden waren. Diese Platten wurden durch neue ersetzt; zugleich hatte man aber nun die volle Sicherheit erlangt, dass das Schiff bei dem erwähnten Unfalle gar keine wesentlichere Beschädigung des Schiffskörpers erlitten hatte. Die Taucher, welche die eben erwähnten Arbeiten ausführten, verrichteten dieselben ohne Inanspruchnahme irgend eines wie immer gearteten Taucherapparates; sie tauchten, mit den erforderlichen Werkzeugen versehen einfach unter, blieben volle 2—3 Minuten unter Wasser, und wiederholten diese Procedur so oft, bis die ganze Arbeit zur vollständigen Zufriedenheit des Schiffscommandanten bewältigt war. Die ganze Reinigung und die mit derselben in Verbindung gebrachte kleine Reparatur wurde von vier Eingeborenen um den sehr mäßigen Preis von 42 Dollars bewerkstelligt.

Der Proviant wurde bei dem *ship chandler* Drummond-Gaggino & Co. zur Zufriedenheit ergänzt; 50 *t* Kohlen wurden von der Gesellschaft Guthrie & Co. zum Preise von 9.5 Dollars per Tonne bezogen.

Zum erstenmale seit der Ausreise, hatte NAUTILUS während des Aufenthaltes auf der mit Recht als relativ besonders gesund bekannten Rhede von Singapore, einen etwas höheren Krankenstand zu verzeichnen. Man hatte elf Mann undienstbar, worunter sechs Fieberkranke, und drei an Bronchialkatarrh Leidende. Diese Erkrankungen wurden in ihren Ursachen vom Schiffsarzte dem Einflusse des Aufenthaltes in Batavia zugeschrieben. Ein Matrose gerieth durch den Einfluss remittirenden Fiebers in einen Zustand derartig allgemeiner Schwäche, dass man ihn in das Regierungsspital ausschiffte, mit dem Auftrage an das k. u. k. Consulat, den Mann nach seiner erfolgten vergleichsweisen Genesung in die Heimat abzusenden.

Fregattenkapitän Spetzler beabsichtigte, die Rhede von Singapore am 24. zu verlassen. Beim Heizen der Schiffsmaschine erwies es sich, dass zwei Siederohre leck geworden waren. Man ließ demnach die Dichtung dieser Siederohre vornehmen; da dieselben in der untersten Reihe der Siederohre sich befanden und daher schwerer zugänglich waren, nahm diese Arbeite längere Zeit als sonst in Anspruch. Die Weiterreise konnte demnach erst am 26. um 10 Uhr vormittags angetreten werden.

**Fahrt nach Sarawak.** Beim Verlassen des Hafens von Singapore hatte der Schiffscommandant die Absicht, zunächst nach Bangkok zu segeln; die angetroffenen Witterungsverhältnisse aber, der fortwährend frisch aus NO, zeitweise sogar stürmisch wehende Wind brachten das Schiff aber so nahe an die Küste von Borneo, dass Fregattenkapitän Spetzler beschloss, vorerst Sarawak anzulaufen.

Im besonderen nahm diese Fahrt den folgenden Verlauf:

Um 3 Uhr nachmittags am Abfahrtstage war *Pedra Branca* auf eine Meile Distanz nordwärts passirt; hierauf wurde noch bis gegen 8 Uhr abends luvwärts gedampft, und sodann Segel gesetzt und die Maschine abgestellt. Der Wind wehte in der Stärke 3—4 aus NNO-NO; man hatte Backbordhalsen genommen. Am 27. hielt der Wind in gleicher Richtung und Stärke an; man erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4.5 Meilen. Am folgenden Tage nahm der Wind, aus NNO kommend, einen böigen Charakter an; um Mittag erhielt man einige heftige Regenböen aus der Windrichtung; die Marssegel mussten dicht gerefft werden. *St. Barbe* wurde luvwärts passirt. Die Stromversetzung betrug in den letztverflossenen 24 Stunden 28 Meilen nach Süd $^1/_2$ Ost. Am 1. März steuerte man in Lee der gut sichtbar gewordenen *Direction*-Insel gegen die NW-Küste von Borneo. Südlich der Insel *Datu* angelangt, entschloss sich der Commandant, da ein Aufkreuzen gegen den frischen NO gar keinen Erfolg versprochen hätte, die vergleichsweise Seestille und den mäßigeren Wind unter der Westküste von Borneo zu einer Dampffahrt gegen Norden zu benützen. Bis zur *Datu*-Spitze, an der NW-Ecke der genannten Insel, wurde mit Dampf allein gefahren, und unter den angedeuteten günstigeren Verhältnissen trotz aller Ökonomie mit dem Brennmateriale recht guter Weg gemacht. Von da an, d. i. von $2^h 30^m$ morgens des 3. März, als gegen Sarawak abgefallen werden konnte, führte man auch wieder Segel.

In der Nähe der Sarawak-Mündung bekam man strömenden Regen, welcher die zu dem schwierigen Einlaufen sehr nothwendige freie Aussicht

wesentlich beschränkte. Die gehissten Lotsensignale hatten keinen Erfolg; nach längerem Zuwarten zeigte sich noch immer keinerlei Fahrzeug, das man für ein Lotsenboot hätte halten können. Der Schiffscommandant musste sich demnach entschließen, allein den Angaben der Karte über das sehr veränderliche Fahrwasser zu trauen, und unter fleißiger Handhabung des Lothes, ohne die Hilfe eines ortskundigen Lotsen, in den Fluss einzulaufen. Nach zweieinhalbstündiger Fahrt zwischen den reizend schönen Flussufern gelangte NAUTILUS ohne Unfall auf den von den Segelhandbüchern für Seeschiffe empfohlenen Ankerplatz *Pinding*, an der Mündung des *Quop-Armes*, und wurde daselbst um 3 Uhr nachmittags in 7 Faden Wasser vertäut.

**Sarawak.** Der erwähnte Ankerplatz liegt in der nächsten Nähe der hier befindlichen Kohlendepôts, aus welchen auch NAUTILUS seinen neuerlich entstandenen Bedarf sofort deckte; bis zur Hauptstadt des interessanten Staates Sarawak, Kuching, sind zu Lande auf einem schönen, sehr gut erhaltenen Fußwege etwa 5 engl. Meilen zurückzulegen. Die Distanz dahin auf dem Flusse ist wegen der zahlreichen Krümmungen desselben eine bedeutend größere; außerdem kömmt noch die zeitweise sehr starke Strömung des Flusses verzögernd zur Geltung. Obwohl also dem Schiffsstabe des NAUTILUS in freundlichster Weise von Seite der Regierung ein sehr nettes Yarrow-Boot für den Verkehr zwischen dem Schiffe und Kuching zur Verfügung gestellt wurde, so wurde doch aus dem angegebenen Grunde nur ein sehr bescheidener Gebrauch von diesem Fahrmittel gemacht und der Weg zu Lande meistens vorgezogen.

Leider herrschte während der ganzen Dauer des Aufenthaltes beinahe fortwährend Regenwetter; man war dadurch verhindert, die entgegengebrachte allseitige freundliche Bereitwilligkeit in vollem Maße zu benützen.

Der Beherrscher des merkwürdigen Staates Sarawak, Se. Hoheit Sir Charles Johnson Brooke, ein Neffe des Gründers dieses Staates, war leider von Kuching abwesend, da er eine Bereisung seiner Küstenorte und einen Besuch bei einem benachbarten Sultan unternommen hatte; es war demnach dem Commandanten und dem Schiffsstabe des NAUTILUS nicht vergönnt, diesen würdigen Nachfolger seines Vorgängers persönlich kennen zu lernen. Der Resident von Kuching, Herr Maxwell, hatte Se. Hoheit bei dieser an Bord des Regierungsdampfers ADEH unternommenen Reise begleitet, und so war es Herr Bampfylde, welcher zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS die oberste Regierungsgewalt in Sarawak repräsentirte. Sowohl dieser Herr, als der einzige Consul Mr. Hardie, Vertreter Englands, dann die meisten der in Regierungsdiensten stehenden, hier angetroffenen Europäer, erwiesen sich in allem und jedem sehr zuvorkommend und gefällig. Unter den Europäern fand man auch zwei Tiroler, und zwar Missionäre, die von einer englischen Missionsgesellschaft nach Borneo gesendet worden waren, um im Lehrfache und in der Bekehrung der Eingeborenen zum Christenthume wirksam zu sein. Der eine dieser beiden Missionäre, Pater Heydegger, stellte sich dem Schiffscommandanten vor; aus seinem Gespräche schien hervorzugehen, dass das Christenthum unter den Eingeborenen Borneos nur geringe, den Eifer der Missionäre wenig lohnende Fortschritte mache.

Besondere Erwähnung macht der Schiffscommandant in seinen über den Aufenthalt in Sarawsk erstatteten Berichten von der Zuvorkommenheit des Vorstehers des dortigen Finanzdepartements, Herrn Pearse, welchem er einen großen Theil der Daten verdankte, die an einer andern Stelle dieses

Werkes zur Besprechung gelangen werden; der englische Consul, Herr Hardie, zugleich Chef der die dortigen Minen exploitirenden Unternehmung, war wieder in gesellschaftlicher Beziehung besonders zuvorkommend und vereinigte die Honorationen von Kching und den Stab des NAUTILUS bei einem schönen und animirten Feste, welches in gleicher Weise an Bord des NAUTILUS erwidert wurde.

Die Fortsetzung der Reise nach Bangkok wurde durch eine abermalige kleine Havarie in dem Schiffskessel etwas verzögert; als diese Havarie mit Zuhilfenahme von nächtlichen Arbeitsstunden behoben war, verließ NAUTILUS am 7. März nachmittags den Ankerplatz und steuerte um 2 Uhr nachmittags unter Dampf in See.

**Von Sarawak nach Bangkok.** Diese Fahrt gestaltete sich in navigatorischer Beziehung zu einer äußerst günstigen: sie konnte zum weitaus größten Theile mit Segeln allein zurückgelegt werden, und es wurde die 963 Meilen betragende Distanz in 8 Tagen und $6^1/_2$ Stunden durchlaufen. Leider war aber diese sonst so günstige Fahrt durch den traurigen, und an Bord jeden Schiffes stets sehr deprimirenden Fall getrübt, dass einer der an Fieber erkrankten Matrosen, namens Malusa, trotz aufopferndster Pflege von Seite des Schiffsarztes, am Tage vor der Ankunft des Schiffes auf der Rhede von Bangkok verschied, und in See bestattet werden musste. Die übrigen Kranken hatten sich hingegen zum größten Theile recht gut erholt, so dass zur Zeit der Ankunft auf der Rhede von Bangkok nur mehr drei Mann auf der Krankenliste geführt wurden.

Die Fahrt von Sarawak nach Bangkok wurde, wie erwähnt, am 7. März um 2 Uhr nachmittags angetreten; als das Cap Sirik doublirt war, dampfte man noch eine kurze Strecke nach ONO, und setzte dann die Fahrt unter Segeln allein fort. Der NO-Monsun ließ das Schiff nicht nur gute Fahrt machen, sondern brachte am 10. März auch einen hellen, sonnigen Tag, den ersten, dessen sich die Bemannung des NAUTILUS seit zwei Monaten zu erfreuen hatte. Die stets warmfeuchte Luft hatte schon die ganzen unteren Räume des Schiffes derart durchsetzt, dass — wie der Schiffscommandant sich ausdrückt — „alles zu verschimmeln und zu vermodern drohte“. Man kann sich vorstellen, wie der erste sonnige Tag mit trockener Luft allseitig benützt wurde, um Vorräthe, Material, Kleider und Schlafzeug, ins Freie zu bringen, und allseitige Lüftung und Trocknung vorzunehmen. Von 8 Uhr morgens des 11. nahm man directen Curs auf *Pulo Obi*, und passirte diese Insel am folgenden Tage gegen 5 Uhr nachmittags auf etwa 3 Meilen. Der Rest der Fahrt wurde unter der östlichen Küste des Golfes von Siam mit stets günstigem Wetter, anfänglich bei nördlichen, später bei SSWlichen, südlichen und südöstlichen Winden rasch zurückgelegt; in 12° 40′ nördl. Breite und 100° 30′ östl. Länge fand am 15. März die Bestattung des, wie schon oben erwähnt, an Fieber verstorbenen Matrosen statt, wobei das vorgeschriebene und durch den Gebrauch sanctionirte Ceremoniell beobachtet wurde.

Als das Schiff nach Beendigung der traurigen Ceremonie seine Fahrt wieder aufgenommen hatte, frischte der südliche Wind in nennenswerter Weise auf, und unter allen Leesegeln, bei einer Fahrt von 7.5 Meilen erreichte man um $8^h$ $20^m$ abends den Ankerplatz vor der Barre des Menam. In $4^3/_4$ Faden Wasser wurde das Schiff auf dem westlichen der auf der Karte angegebenen Ankerplätze vertänt.

**Bangkok.** Von dem alsbald an Bord erschienenen Locallotsen erfuhr man, dass der eben herrschende Wasserstand auf der Strombarre es für Schiffe von der Tauchung des NAUTILUS unzulässig mache, in den Strom einzulaufen und bis Bangkok vorzudringen; NAUTILUS musste also auf der Rhede von Paknam, vor der Mündung des Menam, vor Anker liegen bleiben. Der Ankerplatz, auf welchem NAUTILUS somit zu verbleiben gezwungen war, lag volle 38 Seemeilen von der Stadt Bangkok entfernt. Um mit dem k. u. k. Consulate zu Bangkok in Verkehr zu treten — zunächst zum Zwecke, dieser Behörde die Ankunft des NAUTILUS zu notificiren, und dieselbe um die Besorgung einer Fahrgelegenheit nach Bangkok zu ersuchen — musste ein Boot zu dem 5 Seemeilen entfernten Leuchtthurme gesendet werden; vom Leuchtthurme aus konnte per Telephon mit der Telegraphenstation von Paknam in Verkehr getreten, und derselben die Absendung eines Telegramms an den Consul in Bangkok aufgetragen werden.

Nach Verlauf einiger Stunden kam mittels internationaler Flaggensignale vom Leuchtthurme aus die Antwort an NAUTILUS: »Dampfer wird vorbereitet, Ankunft womöglich Nachmittag.«

Doch verging der ganze erste Tag der Anwesenheit des NAUTILUS auf der Rhede von Paknam, sowie der darauffolgende Vormittag, ohne dass der in Aussicht gestellte Dampfer auf die Rhede gekommen wäre. Endlich um 2 Uhr nachmittags des 17. März kam ein kleiner, der Regierung angehöriger Dampfer aus dem Strome auf die Rhede; an Bord befand sich der k. u. k. Consul, Herr Riechmann, welcher seinen Besuch beim Schiffscommandanten abstattete, und den Dampfer zur Verfügung desselben und des Schiffsstabes stellte. Nachdem der Schiffscommandant schon tags zuvor die üblichen Besuche mit dem Commandanten der auf der Rhede liegenden siamesischen Glattdecks-Corvette SIAM MONGKUT gewechselt hatte, nahm er keinen Anstand, die Rückfahrt des kleinen Dampfers sofort zur Reise nach Bangkok zu benützen. Einige Herren des Schiffsstabes schlossen sich dem Schiffscommandanten an. In Bangkok nahm Fregattenkapitän Spetzler die angebotene Gastfreundschaft des Consuls dankend an, während die Herren des Schiffsstabes sich in dem Hôtel einlogirten.

Im k. u. k. Consularfunctionär, Herrn Riechmann, lernte Fregattenkapitän Spetzler einen hochgebildeten Mann kennen, dessen Bemühungen, die würdige Vertretung unserer Interessen in Siam auf das beste zu unterstützen, nicht zum kleinsten Theile deshalb von den besten Erfolgen gekrönt sind, weil er infolge seiner persönlichen Vorzüge und seiner ausgezeichneten socialen Stellung in Beziehungen zu den hohen und höchsten Würdenträgern zu Bangkok steht, die geradezu an freundschaftliche Verhältnisse streifen. Von diesen Beziehungen hatte Fregattenkapitän Spetzler alle Gelegenheit, sich persönlich zu überzeugen, als die lange Reihe von Aufwartungen und Audienzen in Fluss gekommen war, die er hier zu machen Veranlassung fand.

Die vornehmlichsten dieser officiellen Etikettsgänge waren die folgenden:

Am 18. März Vorstellung bei dem sehr freundlichen und leutseligen Minister des Äußeren *Chou P'Rajah Phanmvongs 'Marah Kosah Tibaudee T'ee P'ra Krang*. Fregattenkapitän Spetzler war bei dieser Visite durch die drei in Bangkok anwesenden Schiffsofficiere begleitet. Die Conversation fand unter Zuhilfenahme eines Dolmetsches statt. Der Minister hatte wegen andauernder Kränklichkeit schon seit Monaten nicht das Haus

verlassen; es hieß, dass eine mächtige Partei nahe daran war, ihr Ziel — die Verdrängung des Ministers aus der Gunst des Königs — zu erreichen.

Am 20. März fand die nachgesuchte Audienz beim ersten Könige statt. Abermals von den in Bangkok anwesenden Schiffsofficieren, und diesmal auch von den übrigen Angehörigen des nach Bangkok beurlaubten Theiles des Schiffsstabes gefolgt, wurde Fregattenkapitän Spetzler vom Generaladjutanten, kön. Hoh. Prinz Diss dem Könige vorgestellt. S. M. reichte dem Schiffscommandanten die Hand, und hielt in siamesischer Sprache eine Ansprache, in welcher der Freude Ausdruck gegeben wurde, ein österreichisches Kriegsschiff in den siamesischen Gewässern zu wissen. Einige Fragen, welche der König an Fregattenkapitän Spetzler über die von diesem in Bangkok empfangenen Eindrücke richtete, beantwortete der Schiffscommandant in englischer Sprache; die Übertragung dieser Antworten in die Landessprache durch den königlichen Interpreten schien mehr eine von der strengen siamesischen Etikette gebotene, als eine Sache der Nothwendigkeit zu sein; man hatte allgemein den Eindruck, dass der König die englische Sprache vollständig verstehe. Am Abende dieses Audienztages fand beim k. und k. Consul ein prachtvoller Ball statt, zu welchem 72 Einladungen ergangen waren. Bei diesem Feste erschien auch S. H. Prinz Diss, der Kriegsminister, und zahlreiche andere siamesische Würdenträger.

Am folgenden Tage, dem 21. März, fand die Audienz beim zweiten Könige statt. S. M. der zweite König erinnerte sich in huldvoller Weise des ersten Besuches der siamesischen Gewässer durch die k. k. Expedition nach Ostasien im Jahre 1869 — Fregatte DONAU und Corvette FRIEDRICH. Zu dieser Zeit hatte der zweite König, infolge des damals noch sehr jugendlichen Alters des ersten Königs, die Regierungsgeschäfte beinahe allein geleitet; zur Zeit, von welcher wir hier sprechen, hieß es aber, dass der sehr energische erste König dem zweiten Könige nur mehr eine sehr geringe Macht einräume. S. M. der zweite König entließ nach längerer, höchst leutseliger Conversation, die Herren des NAUTILUS mit dem Auftrage an Fregattenkapitän Spetzler, dem Vice-Admiral Br. Petz, einstigem Gesandten und bevollmächtigtem Minister für den Abschluss des ersten Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen unserer Monarchie und Siam, und Commandanten der k. k. Expedition nach Ostasien und Südamerika, seine freundschaftlichen Grüße zu entbieten. Auch bei dieser Audienz wurde die Conversation durch einen Dolmetsch vermittelt, obwohl es bekannt ist, dass der zweite König von Siam, ein vollkommen in europäischer Weise gebildeter Mann, von seinem längeren Aufenthalte in Amerika her, das Englische ganz fließend spricht.

Am 22. fand wieder eine Reihe von Aufwartungen statt. Zuerst beim „Minister des Nordens“, Oheim des Königs, *Somdetch P'ra Chow Boromavongs T'ec Chowfoh Mahah Matah Krom P'ra Bamrass Parapaks.* — Beschuhung gehört allerdings nicht unbedingt zu der in Siam landesüblichen Gala, aber es machte auf die Besuchenden trotzdem einen etwas eigenthümlichen Eindruck, von einem der höchsten Würdenträger zwar mit einigermaßen urwüchsiger Freundlichkeit, aber barfuß empfangen zu werden.

Von diesem Minister begab man sich zu dem Minister des Post- und Telegraphenwesens, einen jüngeren Bruder des Königs. Der Titel Se. kön. Hoh. ist: *Somdetch P'ra Chow Hong-Ya-Toe Chowfa Bhanurangse Swangwonsse Krom Huang, Bhamp'an Tuwongse Woradeg.*

Nach diesem Minister kam der Kriegsminister, Excellenz *Chow P'rajah Surawongs Way Yawat T'ee Samuhah P'ra Kratahome* an die Reihe. Endlich verfügte man sich zum Privatsecretär des Königs, Köu. Hoh. *Krom Mun Devavongse Waro Prakarn*, welchen man aber nicht zuhause antraf. Am Abende dieses visitenreichen Tages waren die Herren des NAUTILUS bei dem deutschen Consul, Herrn Dr. Gabriel, welchen sie beim k. u. k. Consul kennen gelernt hatten, zu einem Feste anlässlich der Geburtstagsfeier S. M. des deutschen Kaisers geladen. Es waren 32 Personen an der Tafel versammelt, zumeist Angehörige des Deutschen Reiches.

Von festlichen Zusammenkünften in europäischer Manier ist noch das Galadiner zu erwähnen, welches der Minister des Äußeren am 24. März zu Ehren der Herren des NAUTILUS veranstaltete, und bei welchem der Sohn des Ministers denselben vertrat, da Se. Exc. durch seinen Gesundheitszustand verhindert war, persönlich zu erscheinen. Außer den neun Angehörigen des Stabes vom NAUTILUS, nahmen noch fünf andere Herren, und die Gattin des k. u. k. Consuls an diesem Diner theil.

Man kann leicht aus dieser trockenen Aufzählung der von dem Commandanten und den Officieren des NAUTILUS während des kurzen Aufenthaltes in Bangkok erfüllten Pflichten der Etikette ermessen, wie viel von ihrer kostbaren Zeit, die sie in der Wunderstadt des Buddhismus vielleicht lieber in anderer Weise verwendet hätten, diesen unausweichlichen Forderungen der internationalen Höflichkeitsgebräuche geopfert werden musste; gewiss war es den Herren des NAUTILUS hochwillkommen, dass wenigstens bei zwei Gelegenheiten, wo ihre Anwesenheit durch die gleiche Pflicht geboten war, auch wahrhaft nationales Ceremoniell und Gepränge entfaltet wurde; das einemal bei einer durch den ersten König abgehaltenen Truppenrevue, das anderemal bei einer feierlichen Todtenbestattung.

Die Truppenrevue fand am 19. März statt. Der König begab sich nicht, wie wir dies in Europa bei Truppenrevuen durch Monarchen gewöhnt sind, in Person zu der ausgerückten Truppe, sondern seine Theilnahme beschränkte sich darauf, die Truppen an sich vorbeidefiliren zu lassen. Der König war zu diesem Zwecke auf dem Balkon eines der Paläste der königlichen Residenz postirt. Unter diesem Balkon waren Sitze für die zahlreichen Hofwürdenträger errichtet; hier waren auch erhöhte Plätze für die hiezu eigens geladenen Herren des NAUTILUS reservirt.

Der defilirende Zug bestand nach der Schätzung des Fregattenkapitäns Spetzler aus etwa 4000 Mann; zuerst kamen Fahnenträger, Elephanten, 400 mit Lanzen bewaffnete Reiter, ein Bataillon Infanterie, dessen weiße Waffenröcke und blinkende Helme seltsam mit dem Mangel jeder Fußbekleidung contrastirten; dann zwei Feldbatterien, etwa 150 berittene Leibgardisten, dann wieder ein Battaillon Infanterie, dieses letztere mit Röcken und Beinkleidern aus grauer Leinwand.

Nach Schluss der Defilirung nahmen die Truppen eine geschlossene Aufstellung auf dem geräumigen Platze zwischen dem Hofgebäude und den Militärbaracken. Es begann nun ein Pferderennen, welches den Schluss der Feierlichkeit bildete. Dasselbe trug nicht so sehr den Charakter eines Wettrennens, als jenen einer Einzelndefilirung der in bunte Tücher gehüllten Reiter, welche in schärfstem Carrière ihre kleinen starken Ponies an dem königlichen Balkon vorbeibrachten, unter dem jauchzenden Zurufe der zu beiden Seiten der Rennbahn sich drängenden Volksmenge.

Die Leichenfeier, an welcher wie erwähnt den Herren des NAUTILUS theilzunehmen Gelegenheit geboten war, bestand in der Aufbahrung der ein Jahr zuvor verstorbenen Schwester des Kriegsministers. So lange wird nämlich nach siamesischer Hofsitte die Leiche eines Mitgliedes hoher Familien, unter steten Gebeten, in einer Art von einbalsamirtem Zustande gehütet, bevor sie für die Dauer von drei Tagen neuerdings aufgebahrt, und dann erst unter großen abermaligen Ceremonien den Flammen übergeben wird. Nach der Ceremonie der Aufbahrung lud der Kriegsminister die Herren des NAUTILUS zu sich; es wurde eine Tafel abgehalten, und die Anwesenden nach Landessitte mit goldverzierten Kunstblumen betheilt, welche eine Erinnerung an die stattgehabte Feier zu bilden bestimmt sind; im Laufe des Nachmittages erschien auch der König selbst bei diesem eigenthümlichen Trauerfeste, und vertheilte ebenfalls Geschenke. —

Die siamesische Regierung hatte die ganz besondere Gefälligkeit gehabt, den kleinen Dampfer, von welchem schon früher die Rede gewesen ist, vollständig zur Verfügung des Commandanten des NAUTILUS behufs Aufrechthaltung der Verbindung zwischen dem Schiffe und der Stadt zu stellen. Man benützte diesen Dampfer während des siebentägigen Aufenthaltes auf der Rhede von Paknam im ganzen zu drei Hin- und Rückfahrten, welche jedesmal einen ganzen Tag beanspruchten. Der Schiffscommandant war die ganze Zeit in Bangkok verblieben; der Schiffsstab hatte sich in zwei Partien zu mehrtägigem Besuche der Stadt, zur Theilnahme an den Etikettehandlungen und Feierlichkeiten getheilt, und genoss in der von diesen letzteren freigelassenen Zeit die sehr bedeutenden Merkwürdigkeiten von Bangkok, von welchen wir an einer späteren Stelle dieses Werkes zu sprechen noch Gelegenheit haben werden.

An Bord des Schiffes benützte man die Zeit, um Schiff und Takelage gründlichst wieder in Stand zu setzen. Auch wurde das trockenere Wetter benützt, um den Anstrich in allen unteren Räumen zu erneuern.

Der Gesundheitszustand der Bemannung war in andauernder Besserung begriffen; als der NAUTILUS am 25. März, um 5 Uhr nachmittags, nach Absendung der Post mittels des mehrerwähnten Dampfers die Rhede von Paknam verließ, hatte man nur mehr drei, mit leichtem Fieber behaftete Leute auf der Krankenliste.

## Von Bangkok nach Saïgon, Borneo, Manila und Hongkong.

Die Fahrt von der Rhede von Paknam nach Saïgon musste zum größten Theile gegen ungünstige Winde zurückgelegt werden; sie nahm 10 Tage und 10 Stunden in Anspruch, wovon unter der Insel Koh-tang 8 Stunden, und in der Cocosnuss-Bai etwas über 7 Stunden vor Anker zugebracht wurden. Die kürzeste Route, wie sie z. B. von einem Dampfer eingeschlagen werden könnte, beträgt 640 Meilen; NAUTILUS musste 965 Meilen durchlaufen, um das Ziel zu erreichen. Hievon wurden 434 Meilen unter Dampf gefahren, 531 Meilen aber gesegelt.

Beim Verlassen der Rhede von Paknam musste vorerst eine beträchtliche Strecke Weges mit der Maschine durchfahren werden, da der frische,

gänzlich entgegengesetzte Wind das Aufkreuzen vollständig ausschloss; am Morgen des 26. März stellte man die Maschine ein und setzte die Segel bei.

Von da an anflavirend, kam man durch genaue Beobachtung der Windverhältnisse, welch letztere man in ziemlicher Übereinstimmung mit den diesfälligen Angaben der Segelhandbücher fand, zur Wahrnehmung regelmäßiger Schwankungen des im allgemeinen aus Süden wehenden Windes, in der Art, dass derselbe bei Tage meistens nach Osten, und bei Nacht gegen Westen abgelenkt wurde, so dass dessen Richtungen zwischen SSW und SO variirten. Es wurde demnach als Regel befolgt, bei Tage den Seebord, bei Nacht hingegen den Landbord zu nehmen, um von den erwähnten periodischen Schwankungen den richtigen Nutzen zu ziehen. Am frischesten wehte der Wind meistens in den Morgenstunden, und gewöhnlich flaute er gegen Abend etwas ab; die Stärke schwankte zwischen den Grenzen von 2—4. Windstille kam beinahe gar nicht vor; die mittlere Temperatur betrug 29° C.

Unter gewissenhafter Benützung der Windschwankungen gelang es, in sechs Tagen an 200 Meilen Cursweg zu machen; am 1. April zeitlich morgens hatte man die Nähe der Insel Koh-tang, vielfach auch Tanqualab genannt, erreicht. Nachdem der Gegenbord, den man nun einzuschlagen gehabt hätte, keinen wesentlichen Gewinn versprach, legte der Commandant das Schiff hier für kurze Zeit vor Anker, und begab sich mit einigen der Schiffsofficiere ans Land, um die nirgends näher beschriebene Insel zu durchstreifen. Die Resultate dieser Streifung waren wenig befriedigende; man fand die Insel von einigen wenigen Chinesen bewohnt, welche dort Holz fällen, und den Fang von Haifischen und Holothurien betreiben. Von jagdbarem Wilde war nichts zu entdecken. Abends setzte man neuerdings unter Segel.

Im südlichen Theile des Golfes von Siam blieb der Wind stets noch conträr, aber er begann hier viel flauer zu werden, so dass man sich bald von einer Fortsetzung des Anflavirens keinen genügenden Gewinn mehr versprechen konnte. Der Schiffscommandant nahm daher, nach im ganzen siebentägiger Segelfahrt, die Maschine zur Fortsetzung der Reise in Anspruch, umsomehr, als die nur sehr leichten und flauen Brisen als günstige Umstände für die Ausnützung der Maschinenkraft angesehen werden durften. Vom 2. April 8 Uhr morgens an wurde also wieder gedampft; *Pulo Obi* wurde in den Morgenstunden des folgenden Tages umschifft, am 4. in der Morgendämmerung die *Pulo Condore*-Gruppe, und um 5 Uhr nachmittags das Leuchtfeuer von *Cap James* gesichtet. Auf dieses wurde nun directer Curs genommen; um $8^3/_4$ Uhr abends verankerte man das Schiff in der Cocosnuss-Bai, da eine Fortsetzung der Fahrt in den Strom hinein nur bei Tageslicht zulässig erscheint.

Um 4 Uhr morgens des 5. April wurde ein Flusslotse an Bord genommen, welcher das Schiff einige Minuten nach 11 Uhr vormittags an einem von der Hafenbehörde angewiesenen Ankerplatze vor dem französischen Arsenale von Saïgon vertäute.

**Saïgon.** Als Hafenwachschiff lag hier das gebulkte Linienschiff TILSIT; auf demselben wehte der Commodorestander des Commandanten der in Cochinchina befindlichen französischen Streitkräfte, Herrn Linienschiffskapitäns Reveillère, in weiteren Kreisen unter seinem Schriftstellernamen Branda bekannt. Die übliche Becomplimentirung fand sofort statt; wenige Stunden nach Ankunft des Schiffes stellte sich der k. u. k. Consul, Herr Engler, an Bord vor. Noch am Tage der Ankunft machte der Schiffscommandant

seinen Besuch beim Marinechef, und am folgenden Vormittage, als dieser Besuch schon um 8 Uhr morgens seitens des Linienschiffskapitäns Reveillère persönlich an Bord des NAUTILUS erwidert worden war, wurde der analoge Besuch beim Obercommandanten der in Cochinchina befindlichen französischen Streitkräfte aller Waffengattungen, dem Brigadegeneral Herrn E. Bouet gemacht. Dieser Commandant befand sich aber, als der Fregattenkapitän Spetzler in seiner Wohnung anlangte, eben bei einem Kriegerathe, welcher unter Vorsitz des damaligen Gouverneurs von Cochinchina, Excell. Thomson abgehalten wurde. Gleichwohl erwiderte der General den Besuch des k. k. Schiffscommandanten am folgenden Tage persönlich an Bord. Vom Gouverneur wurde Fregattenkapitän Spetzler auf das allerauszeichnendste empfangen, und Se. Excellenz drückte das lebhafteste Bedauern aus, dass der sehr kurz bemessene Aufenthalt des NAUTILUS ihn des Vergnügens beraube, den gesammten Stab des NAUTILUS kennen zu lernen, und denselben gastlich bewirten zu können.

Die militärischen Chefs hatten dem Fregattenkapitän Spetzler in der entgegenkommendsten Weise die Besichtigung aller militärischen und maritimen Etablissements von Saïgon angetragen; von dieser liebenswürdigen Erlaubnis wurde in vollstem Maße Gebrauch gemacht, denn Saïgon war damals doppelt interessant als die Operationsbasis der französischen Streitkräfte, in einem Kriege, welcher schon damals sich in die Länge zu ziehen drohte.

Der Besuch der Marine-Etablissements, der Kasernen und des Militärspitales durch den Commandanten und die Stabsangehörigen des NAUTILUS fand am 7. vormittags statt. Man beobachtete überall infolge des eben herrschenden Kriegszustandes eine erhöhte, lebhafte Thätigkeit. Die Anlagen des Seearsenals waren genügende, um auch größere Reparaturen ausführen zu können. Das eiserne Balancedock kann Schiffe von 2600 *t* aufnehmen. Ein Trockendock, welches mittlere Kanonenboote aufzunehmen vermag, war bereits fertig gestellt; ein größeres Trockendock war im Bau begriffen. Man hoffte damals, die Vollendung dieses in dem erdigen Terrain sehr schwierigen Baues in $1^1/_2$ Jahren bewältigen zu können. Bedeutende Geldsummen zur ausgiebigen Erweiterung der maritimen Etablissements von Saïgon waren eben damals von der französischen Legislative bewilligt worden. Es hieß, dass ohne Zeitverlust an die bezüglichen Arbeiten geschritten werden sollte.

In Reparatur befanden sich damals die vier zur französischen Tonking-Escadre gehörigen Kanonenboote ASPIC, LYNX, JAGUAR und BOUCLIER. Außer diesen Schiffen und dem früher schon erwähnten rasirten und gehulkten Linienschiffe TILSIT, welches als maritimes Hauptquartier Verwendung findet, befanden sich noch vor Saïgon vor Anker die beiden Transport-Avisos SAÔNE und DRAC.

In den Kasernen, welche einen Belegraum für 1800 Mann bieten, befanden sich damals nur 900 Mann; es waren dies durchwegs europäische Truppen. Ganz besonders musterhaft eingerichtet fand man das Militärspital; in diesem befanden sich zahlreiche Kranke und Verwundete von den im Felde verwendeten Truppen, unter anderen zehn Officiere.

Auf diese interessanten militärischen und maritimen Einrichtungen, die wir hier nur ganz im allgemeinen erwähnen, werden wir an anderer Stelle der vorliegenden Arbeit Gelegenheit haben, des näheren zurückzukommen; desgleichen werden wir uns mit der Beschreibung der noch so jungen Stadt Saïgon später zu befassen haben; aber schon hier können wir erwähnen, dass

dem Commandanten und den übrigen Stabsaugehörigen des NAUTILUS die Stadt Saïgon, und das was sie in derselben zu sehen bekamen, überraschende Eindrücke machte, eben mit Rücksicht auf die kurze Zeit, welche seit Gründung dieses Centrums für die französischen Bestrebungen in Cochinchina erst verflossen ist. »Die Stadt selbst«, schreibt Fregattenkapitän Spetzler gleich in seinem ersten kurzen, nur die Begebenheiten zusammenfassenden Berichte, »macht einen äußerst günstigen Eindruck; hohe, luftige Gebäude, worunter die vielen öffentlichen Neubauten geradezu prächtig genannt werden können, breite, sehr gut gepflaeterte Straßen mit doppelten Baumreihen und Trottoirs, geschmackvolle Verkaufsläden für alle nur immer wünschenswerten Artikel, Leitungen mit gesundem, klarem Brunnenwasser, eine Menge von Ziergärten, gut approvisionirte Markthallen, elegante Cafés und Hôtels, nette Mietwägen in sehr großer Zahl, Dampftramway, Eisenbahn, viele Schulen, kurz, in dieser kaum 25 Jahre alten Stadt, deren Bevölkerung mit Ausschluss des Militärs etwa 14 000 Personen beträgt, ist nicht nur das Nothwendige und Zweckmäßige, sondern auch Comfort und Luxus zu finden.«

Dass die hübsche Stadt auch von angenehmen Menschen bewohnt ist, braucht wohl nicht erst ausdrücklich gesagt zu werden, da es ja Franzosen sind, die hier leben; das außerordentliche Talent der Franzosen, Fremde gleich bei sich heimisch werden zu lassen, und ihnen schon nach kurzem Beisammensein den Abschied recht schwer zu machen, bewährte sich auch hier im vollen Maße. Ganz besonders die Seeofficiere, mit dem in jeder Beziehung hervorragenden Linienschiffskapitän Reveillère an der Spitze, waren es, die mit den Herren des NAUTILUS während des kurzen, nur drei Tage währenden Zusammenlebens in geradezu freundschaftliche Beziehungen traten. — Über ein festliches Diner, welches beim mehrfach genannten Commodore zu Ehren des NAUTILUS stattfand, bemerkt Fregattenkapitän Spetzler: »Wir schieden in später Stunde mit dem angenehmen Gefühle, nicht nur der unabweislichen Forderung officieller Etikette nachgekommen zu sein, sondern auch in einem geistreichen, gesellschaftlich formvollendeten und liebenswürdigen Kreise einen belehrenden und vergnügten Abend verbracht zu haben.«

Außer den französischen Kameraden war es natürlicherweise zunächst auch unser Consul, Herr Engler, der dem Commandanten und den übrigen Stabsangehörigen des NAUTILUS in jeder Beziehung auf das erfolgreichste an die Hand zu gehen wusste. Fregattenkapitän Spetzler gewann die befriedigende Überzeugung, dass der k. u. k. Consularfunctionär zu Saïgon unter die angesehensten Persönlichkeiten der Stadt zählt.

Am 8. April verließ NAUTILUS den Ankerplatz vor Saïgon.

**Von Saïgon nach Labuan.** Diese Reise wurde in 8 Tagen und 2 Stunden bewerkstelligt; der kürzesten Distanz von 625 Meilen stand ein wirklicher, theils unter Segel, theils unter Dampf zurückgelegter Schiffsweg von 753 Meilen gegenüber, von welchem 429 Meilen in 5 Tagen und $12^1/_2$ Stunden gesegelt, der Rest von 324 Meilen in 2 Tagen und $13^1/_2$ Stunden durchdampft wurden.

Die Flussfahrt von Saïgon abwärts dauerte von $9^h$ $30^m$ vormittags bis $5^1/_2$ Uhr nachmittags; zu dieser Stunde wurde in der Cocosnuss-Bai der Flusslotse ausgeschifft, und man setzte die Dampffahrt noch einige Zeit fort, um den erforderlichen Seeraum zu gewinnen. Um 8 Uhr abends, als leichter Ostwind es gestattete, mit Backbordhalsen ziemlich günstig anzuliegen, ließ

man aber schon die Maschine auslaufen und die Keeselfeuer löschen. Man machte während der nächstfolgenden Tage zwar ziemlich guten Weg unter Segeln allein, aber der stets östliche Wind brachte hiebei das Schiff doch ziemlich weit nach Süden von seinem directen Curse ab; als nun dieser Wind am 13. April wesentlich abzuflauen begann, beschloss der Commandant, nicht viel weitere Zeit zu verlieren, sondern die Reise unter Dampf fortzusetzen. Von 8 Uhr abends an setzte man die Maschine in Gang. Mit der vorzüglichen, in Saïgon eingeschifften Cardiffkohle erreichte man bei einem Verbrauche von nur 270 *kg* in der Stunde eine Geschwindigkeit von 6 Meilen. Dabei wurde noch außerdem zugleich Trinkwasser destillirt.

Während der Dampffahrt wurde der directe Curs gegen Labuan eingeschlagen. Bei der Annäherung an die Küste von Borneo machte sich der Einfluss des Landes auf das Wetter alsbald geltend; der Himmel trübte sich und es regnete auch ab und zu. Der Schiffscommandant ließ am 15. April die Mannschaft, deren Arbeitskraft durch die Dampffahrt disponibel geworden war, die semestralen Scheibenschießübungen mit Geschützen vornehmen. Am Nachmittage des 15. schien es, als ob ein leichter Westwind durchdringen wollte; Fregattenkapitän Spetzler ließ die Maschine außer Gebrauch stellen und Segel setzen; nach Verlauf von wenigen Stunden war aber die aufgesprungene westliche Brise wieder von regelmäßigen NO-Winden verdrängt worden, und man ließ demnach die Maschine wieder in Thätigkeit treten.

Bei Sonnenaufgang des 16. April kam die Nordküste von Borneo, sowie Labuan mit den vorliegenden Inseln in Sicht. Nach Umschiffung der Bänke wurde dem Victoriahafen zugesteuert, und eine halbe Stunde vor Mittag in dem inneren Theile dieses Hafens vor Anker gegangen. Man fand einen guten Ankerplatz, nur 315 *m* vom Ufer in 5.5 Faden Wasser.

**Labuan.** — Der Commandant des NAUTILUS hatte Labuan hauptsächlich zu dem Zwecke angelaufen, um im Sinne der erhaltenen commerziellen Instructionen auch über diese englische Niederlassung die gewünschten Informationen zu erhalten; nachdem aber der Gouverneur von Labuan, Herr Treacher, zugleich englischer Generalconsul für Nordborneo, eben zur Zeit der Ankunft des NAUTILUS auf Reisen im Innern des Staates Brunei sich befand, war es dessen Stellvertreter Herr Leys, an welchen sich Fregattenkapitän Spetzler zur Erlangung der gewünschten Aufschlüsse wenden musste, und von welchem er sie auch in der bereitwilligsten Weise erhielt.

Einen ganz besonderen Dienst leistete aber während des Aufenthaltes des NAUTILUS diesem Schiffe, oder vielmehr dessen Commandanten und Stabe, der eben dort befindliche, beim benachbarten Staate Brunei von Seite Sarawaks accreditirte Consul, Herr Everett. Als nämlich der Schiffscommandant im Gespräche mit diesem Herrn sein Bedauern aussprach, durch den Tiefgang des NAUTILUS verhindert zu sein, die interessante Pfahlbautenstadt Brunei zu besuchen, da die hiezu zu passirende Flussbarre zu seicht sei, erbot sich Herr Everett, falls Fregattenkapitän Spetzler mit dem NAUTILUS bis zu der Flussbarre fahren wolle, ihm von dort ab einen kleinen, seicht gehenden Dampfer zur Benützung zu überlassen, welcher dem Herrn Everett von Seite der Regierung Bruneis zur Verfügung gestellt war. Dieses freundliche und sehr willkommene Anerbieten wurde dankbar angenommen, und demnach am 18. April 7 Uhr morgens gegen die Mündung des Brunei-Flusses gedampft, wo man um $10^1/_2$ Uhr vormittags anlangte, und das Schiff endlich

der Moaro-Insel, in 7 Faden Waser, verankerte. Die Kesselfeuer wurden nur zurückgeschoben, da nach dem beabsichtigten Besuche von Brunei durch den Commandanten und Stab des NAUTILUS, die Reise sogleich fortgesetzt werden sollte.

Der früher erwähnte Dampfer war dem NAUTILUS von Labuan aus im Kielwasser gefolgt; als nun das Kanonenboot vor Anker gebracht worden war, legte das kleine, etwa 60 *t* fassende Fahrzeug an den NAUTILUS an, und nahm die nach Brunei bestimmte Reisegesellschaft an Bord.

Um $1^1/_2$ Uhr nachmittags war man an Ort und Stelle angelangt. Herr Everett vermittelte sogleich dem Sultan — einem damals 103 Jahre zählenden Greis — den Wunsch des k. k. Schiffscommandanten, mit seinen Officieren vom Sultan in Audienz empfangen zu werden. Leider war das Befinden des Sultans eben nicht darnach, um diesem Wunsche willfahren zu können; der Bescheid lautete, dass der Sultan vielleicht am darauffolgenden Vormittage fähig sein werde, die Herren zu empfangen. Dieses musste Fregattenkapitän Spetzler mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehende Zeit, und auf die von ihm an Bord des NAUTILUS zurückgelassenen Befehle und getroffenen Dispositionen dankend ablehnen; es kam also zwar zu keiner Audienz bei dem Sultan selbst, wohl aber wurden die fremden und seltenen Gäste von dem eigentlichen Regenten, der den altersschwachen Sultan in der Regierung schon seit Jahren vertritt, namens Tumanggong, mit landesüblichem Pompe in Audienz empfangen. Schauplatz der feierlichen Audienz war ein hüttenähnlicher Pfahlbau, vor welchem 50—60 auf Pfählen pivotirende kleine Metallkanonen aufgepflanzt waren.

In der Mitte des recht ärmlich eingerichteten Empfangsraumes nahmen nach Eintritt und erster Begrüßung der Herren des NAUTILUS, der Regent und fünf seiner obersten Staatswürdenträger auf gewöhnlichen Stühlen Platz, während seitlich von ihnen an 50 halbnackte Malayen — dem Anscheine nach ebenfalls zum Hofstaate gehörend — die bekannte hockende Ruhestellung der Malayen annahmen, und in dieser Stellung während der ganzen Dauer der nun folgenden Unterredung regungslos verblieben. Diese englisch-malayische Unterredung wurde durch Herrn Everett vermittelt, und beschränkte sich auf den Austausch ebenso höflicher als vollkommen nichtssagender Phrasen. Nachdem diese Phrasen erschöpft, der herumgereichte Kaffee ausgeschlürft und die angebotenen, an 20 *cm* langen Cigarretten angebrannt waren, zog man sich auf das ehrerbietigste zurück.

Über die Zustände im Lande Brunei hörte man nicht eben Erfreuliches; die Lage des Landes zwischen Sarawak, Nord-Borneo und Labuan bringt es mit sich, dass die verschiedensten Parteistrebungen im Lande existiren; die einen wollen Vereinigung mit Sarawak, die anderen Anschluss an England, und an einer altpatriotischen, nationalen Partei fehlt es auch nicht, die von keinem Anschlusse, keiner Anlehnung oder passiven Annexion etwas hören will; die Parteien scheinen gleich stark zu sein, und keine kann die genügende Oberhand über die andere gewinnen. Die thatsächliche Folge des Parteihaders soll nur die sein, dass das Volk vollständig verarmt, keine Unternehmung hier sich entwickeln kann, und sehr viele Einwohner wegen des herrschenden Unfriedens und der steten Gefahr auswandern.

Den Eindruck, welchen unsere Reisenden von der Stadt Brunei mitnahmen, resumirt Fregattenkapitän Spetzler dahin, dass es zwar ein befriedigendes Gefühl gewesen sei, eine altmalayische große Pfahlstadt mit eigenen

Augen gesehen zu haben, dass aber zugleich ein vollständiges Verständnis für die Thatsache gewonnen worden sei, dass unter den 25.000 Einwohnern der Stadt sich bis jetzt auch nicht ein einziger Europäer angesiedelt hat. Der Consul für Sarawak bei der Regierung von Brunei, eben jener Herr Everett, der sich dem NAUTILUS so gefällig erwiesen hatte, macht hievon keine Ausnahme; er betreibt auf der Insel Labuan ausgedehnte Plantagen, lebt beinahe immer in Labuan, und kömmt nur von Fall zu Fall nach Brunei hinüber, wenn es eben etwas mit dem Sultan oder dem Regenten zu verhandeln gibt. —

Die Kohlenwerke auf Labuan, von denen man sich seinerzeit viel versprochen hat, werden seit einer Reihe von Jahren nicht mehr betrieben; man bringt Kohle für den Bedarf der Labuan anlaufenden Seeschiffe aus dem Territorium von Brunei hinüber. NAUTILUS ergänzte während seines Aufenthaltes vor Labuan die auf der Fahrt dahin verbrannte Kohle durch solche Brunei-Kohle; dieses Brennmaterial kommt zwar nur auf 7 Dollars die Tonne zu stehen, aber es brennt sehr rasch ab, und erzeugt ganz besonders viel Rauch.

Nach dem Besuche von Brunei kehrte man mit Herrn Everett's Dampfboot an Bord des NAUTILUS zurück; die Rückfahrt verzögerte sich einigermaßen durch eine kleine Kesselhavarie. Herr Everett kehrte unter freundlicher Verabschiedung nach Labuan zurück, und NAUTILUS setzte am 19. April 6 Uhr morgens seine Reise fort. Manila war das nächste Reiseziel.

**Von Moaro nach Manila.** Vollkommene Windstille, nur hie und da von Brisen, die aber stets flau und ungünstiger Richtung waren, unterbrochen, machte es dem Schiffscommandanten unmöglich, während dieser Reise die Segel irgendwie ausgiebigerweise zu benützen. Man kann diese Fahrt als durchaus unter Dampf zurückgelegt betrachten, und es wäre demnach auch über die Einzelnheiten derselben nichts Erwähnenswertes zu berichten, wenn nicht die an der Küste Palawans fleißig vorgenommenen Lothungen das Ergebnis geliefert hätten, dass die zumeist benützten englischen Seekarten über diesen Küstenbereich sehr unvollkommen sind, und besondere Vorsicht geradezu zur Pflicht machen. Das enge Fahrwasser, die spärlichen Lothungsangaben der Karten, und ganz besonders die vollkommen unberechenbaren Strömungsverhältnisse, müssten für ein Segelschiff die Navigation in dieser Strecke sehr bedeutend erschweren und gefährden.

Am 23. April um 6 Uhr abends passirte man das Leuchtfeuer von Corregidor, welches zur Bai von Manila leitet, und um $10^1/_2$ Uhr abends wurde NAUTILUS auf der Rhede von Manila in 4.75 Faden Wasser, 10 Kabel von dem N z. O $^3/_8$ O bleibenden Kopfe des Hafendammes verankert.

Der Gesundheitszustand der Bemannung war nun wieder seit einiger Zeit ein ganz vorzüglicher.

**Manila.** Man fand auf der weiten Rhede von Manila nur zwei Kriegsschiffe, nämlich die spanische Fregatte ARAGON und die russische Corvette KREISSER, welch letztere schon am Tage nach der Ankunft des NAUTILUS die Rhede verließ, um sich in die Gewässer von Formosa zu begehen. Man brachte damals diese beschleunigte Abreise des russischen Kriegsschiffes mit Gerüchten in Verbindung, welche über die sehr gespannten Beziehungen Russlands zu England im Umlaufe waren, und einen Krieg zwischen diesen Mächten in den

Bereich der Möglichkeit rückten. An Handelsschiffen fand man 2 Dampfer und 15 dreimastige Segelschiffe vor; doch führte keines dieser Schiffs unsere heimatliche Flagge.

Der Gouverneur der Phillippinen war, auf einer Rundreise durch sein Gouvernement begriffen, von Manila abwesend; der Stadt-Gouverneur Molins, bei welchem Fregattenkapitän Spetzler nicht versäumte, seinen officiellen Besuch zu machen, vertrat den Gouverneur Don Terrero für die Dauer von dessen dienstlicher Abwesenheit.

Der k. u. k. Consul, Herr Lahhart, übernahm es, dem NAUTILUS in der zuvorkommendsten Art die Honneurs von Manila zu machen; diesem Functionär verdankte Fregattenkapitän Spetzler die Vermittlung der gewünschten Aufschlüsse und Daten commerzieller Natur, zu deren Sammlung er mit seinem Schiffe einen fünftägigen Aufenthalt auf der Rhede von Manila nahm.

Der Schiffsmannschaft wurde hier wieder tourweise Landgang gewährt. Die spanische Umgangssprache der Bevölkerung von Manila, und noch mehr jener von Binondo, mit dem Italieniechen so nahe verwandt, welch letzteren Idioms unsere Leute ausnahmslos mächtig sind, verschaffte durch die leichte Verständigung den Matrosen des NAUTILUS die Möglichkeit, sich während des ihnen gestatteten Landganges auch wirklich einige Stunden hindurch *à coeur joie* zu erlustigen und zu unterhalten; aber der tägliche Rapport des Schiffsarztes spiegelte einige Zeit hindurch die Thatsache wieder, dass die Bemannung am Lande mitunter etwas zu „lustige“ Stunden verlebt hatte. Doch waren es nur wenige, die von den Folgen genossener Freuden zu leiden hatten; im allgemeinen hielt sich der Gesundheitszustand an Bord gut; die Abwägung zuende des Monates April ergab ein Durchschnittsgewicht von 68.1 *kg*, was einer Gewichtszunahme von 0.7 *kg* per Mann seit der analogen Procedur zuende des Monates März gleichkam.

Nach einem, wie schon erwähnt, fünftägigen Aufenthalte, verließ NAUTILUS am 29. April um 8 Uhr früh die Rhede von Manila. Der Commandant beabsichtigte zunächst Hongkong zu besuchen.

**Von Manila nach Hongkong.** Die Fahrt von Manila nach Hongkong — 595 Meilen geradliniger Distanz — wurde von NAUTILUS in 6 Tagen und $2^1/_2$ Stunden zurückgelegt; dabei wurden 627 Meilen, und zwar 315 mit Dampf in 4 Tagen und $1^1/_2$ Stunden, 312 Meilen unter Segel in 2 Tagen und 1 Stunde durchlaufen. Die Einzelnheiten dieser Fahrt bieten nicht viel des Interessanten; die Jahreszeit brachte wegen der eben herrschenden Periode des Monsunwechsels recht unbeständiges Wetter; jede aufspringende günstige Brise wurde eben benützt, um einen Theil des Weges unter Segel zurückzulegen. Bei der Annäherung des Schiffes an die Insel Hongkong näherten sich einige chinesische Fahrzeuge dem NAUTILUS, und boten die Dienste von eingeborenen Lotsen an; diese Dienste wurden aber, als nach den örtlichen Verhältnissen des Hafens von Hongkong entbehrlich, abgelehnt.

**Hongkong.** Am Tage nach der Ankunft in Hongkong, d. i. am 6. Mai, stattete der Schiffscommandant schon die wichtigsten seiner officiellen Besuche ab, nämlich beim englischen Gouverneur, Sir George F. Bowen, beim Commodore Morant, und beim Stellvertreter des k. u. k. Generalconsuls, Herrn Grote. Ebenso wurden ohne Zeitversäumnis die Besuche bei den Com-

mandanten der angetroffenen fremden Kriegsschiffe gemacht; alle diese officiellen Besuche wurden in der entsprechenden, den diesfällig bestehenden Gebräuchen angemessenen Weise erwidert.

An Schiffen fand man im Hafen von Hongkong vor Anker liegend: von englischer Flagge: das gehulkte Linienschiff VICTOR EMANUEL, als Kasernschiff in Verwendung stehend, und den Commodorestander des maritimen Stationscommandanten führend; das Thurmschiff WIVERN, die Corvetten CHAMPION und ALBATROS, die Kanonenboote COCKCHAFER, ESK, TWEED und MIDGE; den Rad-Aviso VIGILANT und zwei Torpedoboote. Ferner befanden sich hier unter englischer Kriegsflagge noch die gemieteten Handelsdampfer: GLENOGLE, PEMBROKE CASTLE, ROSETTA und INDIA. Anderen Flaggen angehörend fand man nur den chinesischen Schraubenkreuzer LIG-FÊNG schon zur Zeit der Ankunft des NAUTILUS vor; aber während der Dauer von dessen Anwesenheit im Hafen von Hongkong liefen daselbst noch ein: die amerikanischen Kreuzer PALOS und ALERT, der französische Glattdeckskreuzer DUCHAFFAUT, und die portugiesische Corvette ESTEPHANIA.

Besonderes Interesse erweckten bei dem Commandanten und dem Schiffsstabe des NAUTILUS die eben früher erwähnten vier Handelsdampfer, welche von der englischen Regierung gemietet worden waren, um zu militärischen Zwecken eingerichtet zu werden. Die Spannung, welche eben zu dieser Zeit zwischen England und Russland bestand, hatte gerade in jenen vom Mutterlande und dessen Ressourcen weit entfernten Gegenden eine erhöhte Thätigkeit in allen auf die Kriegsbereitschaft bezugnehmenden Angelegenheiten zur Folge gehabt. Die Inmietnahme der erwähnten vier Dampfer wurde auch als eine Folge der angedeuteten Situation aufgefasst. Bekanntlich machen die Bedürfnisse einer in Kriegszeiten operirenden Flotte der Neuzeit, mit ihren großen Ansprüchen an einen leistungsfähigen Train, es jetzt in allen Seestaaten zu einer Sache von großer Wichtigkeit, über Handelsdampfer verfügen zu können, welche ohne zu großen Zeitverlust und auch ohne unverhältnismäßige Kosten schnell zu den militärischen Diensten hergerichtet werden können, die man für diese Art von Auxiliarschiffen im Auge hat. Durch das freundliche Entgegenkommen des englischen Commodors hatte Fregattenkapitän Spetzler die Gelegenheit, die mehrerwähnten vier Dampfer in allen Details in Augenschein nehmen zu können; aus den folgenden Angaben ist zu entnehmen, dass man mit der Wahl dieser Schiffe in dem früher angedeuteten Sinne sehr glücklich gewesen war. Die nachstehende kleine Tabelle zeigt die Hauptdimensionen, das Erbauungsjahr und das Constructionsmateriale dieser Schiffe. ROSETTA sollte als Avisodampfer ausgerüstet werden, um an die Stelle von VIGILANT zu treten; die anderen drei Dampfer waren zu Kreuzerdiensten in Aussicht genommen.

| Name | Material | Eigenthümer | Baujahr | Länge | Breite | Tiefe | Pferdekraft | Tonnen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | Register | De-placement |
| Rosetta.... | Eisen | *P. and O. Steam Nav. Comp.* | 1880 | 390' 8" | 40' 2" | 26' 8" | 700 | 2136 | 3502 |
| Pembroke Castle | Stahl | *Currie and Co.* | 1883 | 400' 2" | 42' 6" | 21' 4" | 450 | 2560 | 3936 |
| Glenogle... | Eisen | *Gregor Gow u Co.* | 1882 | 420' 5" | 45' 1" | 25' 3" | 700 | 2000 | 3749 |
| India ...... | Stahl | *Brit. India Steam Nav. Co.* | 1881 | 390' 0" | 42' 2" | 21' 6" | 500 | 2634 | 4065 |

Der monatliche Mietzins, welchen der Staat an die Eigenthümer der Schiffe zu entrichten hatte, betrug 16—22 sh. per Registertonne. Die Adaptirungsarbeiten, welche Fregattenkapitän Spetzler genau in Augenschein zu nehmen in die Lage gesetzt wurde, waren bereits der Beendigung nahe; infolge der schon ursprünglich starken Bauart der Schiffe, und da man ein schwereres Geschütz als einen alten 64-Pfünder auf denselben nicht zu installiren beabsichtigte, stellten sich die Kosten der Adaptirungsarbeiten keineswegs hoch; man gab dem Fregattenkapitän Spetzler die Gesammtauslagen für die Adaptirungsarbeiten als durchschnittlich 500 £ für jedes Schiff betragend an. Als Bewaffnung sollten diese Dampfer 7—9 Geschütze mittleren und kleinen Calibers erhalten; auch beabsichtigte man die Installirung einiger Mitrailleusen. Maschinen, Kessel und Munitionsräume wurden durch starke Lagen von Kohlenbriquettes geschützt. Die Bemannung sollte der Kriegsmarine entnommen werden, und für jedes Schiff an 100 Mann betragen. Der erste Kapitän jedoch und das Maschinenpersonale waren von der früheren Bemannung des Schiffes beibehalten worden.

Nicht allein im Seearsenale, und wie wir schon bemerkt, auf den Schiffen, war eine Art von erhöhter Thätigkeit zu beobachten, sondern auch bei der englischen Garnison von Hongkong; ein größeres Manöver im Feuer, an welchem die ganze Garnison, etwa 2000 Mann (einschließlich von 200 Volontärs) theilnahm, lockte den größten Theil der Bewohnerschaft von Hongkong ins Freie, um das seltene militärische Schauspiel zu genießen. Wie den Herren des Nautilus erzählt wurde, war dieses Manöver seit einer Reihe von Jahren die erste größere Übung der Garnison. Allerdings hatte der Truppencommandant erst vor kurzem seinen Dienstposten angetreten.

In socialer Beziehung hatte sich der Stab des Nautilus in Hongkong aller Aufmerksamkeit zu erfreuen; die üblichen Einladungen und Gegeneinladungen nahmen den gewohnten, recht angenehmen Verlauf; besondere Erwähnung verdient aber hier die Thatsache, dass es in Hongkong dem Commandanten und den Officieren des Nautilus gegeben war, in der Eigenschaft als Kanzler des k. u. k. Generalconsulates einen Kameraden und sehr geschätzten Freund, den k. k. Linienschiffslieutenant a. D., Herrn Richard Schönberger, anzutreffen; man kann sich denken, wie sehr dieser es sich angelegen sein ließ, das ganze Gewicht seiner angesehenen officiellen Doppel-

stellung als Consularbeamter einerseits, und andererseits als Seeofficier und Besitzer eines der seltensten und höchsten militärischen Ehrenzeichen, sowie die Beliebtheit, die er in der Gesellschaft von Hongkong schon seit einer Reihe von Jahren genoss, zum Vortheile der Herren des NAUTILUS in die Wagschale zu werfen. —

Das Wetter, welches während des Aufenhaltes des NAUTILUS in Hongkong herrschte, war bis zum 11. Mai ein sehr schönes. Meist war der Himmel klar, und die Temperatur eine für die Jahreszeit verhältnismäßig kühle. Vom 11. Mai angefangen aber stellte sich regnerische, von böigen Winden begleitete Witterung ein, bei ansehnlich sinkendem Barometerstande; das ganze Aussehen des Wetters war ein so sehr drohendes, dass der Schiffscommandant das für den 12. beabsichtigte Auslaufen zu verschieben beschloss.

---

## Von Hongkong nach Swatow, Amoy, Shanghai und Chefoo.

Als am 15. vormittags Barometerstand und Zustand der Bewölkung Besserung des Wetters erwarten ließen, wurde geheizt, und um $1^1/_2$ Uhr nachmittags der Hafen von Hongkong unter Dampf verlassen.

Das nächste Reiseziel war Swatow, und NAUTILUS erreichte diesen 182 Meilen entfernten Hafen nach einer beinahe ununterbrochenen Dampffahrt von einem Tage und $17^1/_2$ Stunden, in den Morgenstunden des 17. Mai.

Nach Bewerkstelligung des Auslaufens von Hongkong durch den Lyemoon-Pass kam man an der Insel Tam-too vorbei, an deren Strande man das Wrack eines gescheiterten Dampfers wahrnahm; man nahm nun den Curs gegen die *Nine-pin*-Felsen und setzte, da eine leichte SO-Brise aufsprang, in der Erwartung des Auffrischens dieser Brise die Segel bei. Sehr bald aber trat vollständige Windstille ein und man nahm deshalb die Dampffahrt wieder auf, welche nun bis zur Ankunft im Hafen von Swatow nur insoferne unterbrochen wurde, als man am 16. Abends nach Umschiffung des Caps *Good Hope* vor Bill-Island ankern musste, um für die Fortsetzung der Fahrt nach dem eigentlichen Hafen von Swatow das Tageslicht und die Ankunft eines Locallotsen abzuwarten.

Während der ganzen Fahrt hatten nur Windstillen und hie und da sehr leichte Brisen geherrscht, aber im Laufe der Nachtfahrt vom 15. auf den 16. hatte heftiges Wetterleuchten in allen Quadranten den Beweis unausgeglichener atmosphärischer Zustände gegeben, ebenso beobachtete man eine mächtige todte See aus Süden, welche das Schiff Rollbewegungen bis zu 20° machen ließ, und die auf ein in der Nähe herrschendes oder erst kürzlich zur Ruhe gekommenes schweres Wetter hindeutete.

**Swatow.** Der bei Swatow gewählte Ankerplatz lag vor dem englischen Consulatsgebäude in 6 Faden Wassertiefe. Die Stromgeschwindigkeit betrug hier bis drei Meilen; das Schiff lag im Strome vor zwei Ankern.

Man fand im Hafen von Swatow keinerlei fremde Kriegsschiffe vor Anker; die vom Commandanten abgestatteten Etikettebesuche beschränkten sich demnach auf jene bei dem Vertreter des k. u. k. Consulates, dem eng-

lischen Consul Herrn Philipps, und bei dem deutschen Viceconsul, Baron von Seckendorff. Besonders der letztgenannte Functionär war dem Stabe des NAUTILUS gegenüber voller Liebenswürdigkeiten, und man genoss seinen Umgang mit aufrichtiger Freude.

Der einzige Österreicher, den man in Swatow antraf, war der chinesische Zollbeamte Herr v. Rosthorn. Dieser Träger eines in der Geschichte der österreichischen Industrie sehr berühmten Namens, hatte einige Jahre zuvor mit einigen anderen Landsleuten den Entschluss gefasst, sich dem chinesischen Staatsdienste zu widmen; nachdem er in Peking durch zwei Jahre die Landessprache studirt hatte, was sowohl bei ihm als bei seinen Collegen auf Staatskosten geschah, war er einen Monat vor der Ankunft des NAUTILUS nach Swatow gekommen, wo er eine Anstellung im Zollwesen erhalten hatte. Auch mit diesem Herrn trat der Stab des NAUTILUS in angenehmen und anregenden Verkehr.

**Von Swatow nach Amoy** dampfte NAUTILUS vom 19. Mai $11^h\ 30^m$ vormittags bis $3^h\ 20^m$ nachmittags des folgenden Tages; die Fahrt fand bei meist ungünstigem, stets regnerischem Wetter statt. Der entgegengesetzt dem einzuschlagenden Curse wehende Wind, hatte eine durchschnittliche Stärke von 3—4. Man erreichte mit der Maschine gegen denselben eine Schiffsgeschwindigkeit von 4.2 Meilen.

Für das Einlaufen in Amoy wurden die angebotenen Dienste eines Locallotsen nicht angenommen; man vertäute das Schiff in 14 Faden Wasser zwischen dem Semafor und dem britischen Consulatsgebäude.

**Amoy.** Ein kleines chinesisches Kanonenboot Namens SHANGHAI war das einzige Kriegsfahrzeug, welches im Hafen von Amoy liegend angetroffen wurde; hingegen lagen sehr zahlreiche Handelsdampfer und große Segelschiffe hier vor Anker. Der englische Consul Herr Forest, welcher auch zugleich Gerent des k. u. k. Consulates war, wechselte mit dem Schiffscommandanten die üblichen Besuche, und nach seiner Aussage soll der Schiffsverkehr von Amoy in ruhigen Zeiten ein noch bedeutenderer sein als zu jener Zeit, da die Blockade von Formosa einen hemmenden Einfluss ausübte.

**Von Amoy nach Shanghai.** Am 23. Mai um $2^h\ 30^m$ nachmittags wurde der Hafen von Amoy verlassen. Das Auslaufen war durch den Zwischenfall um einige Stunden verzögert worden, dass der zweite der zu lichtenden Anker trotz aller Anstrengungen nicht aus dem Grunde loszubekommen war. Als man nun den Hafenmeister an Bord bitten ließ, erklärte dieser, es sei dieses Vorkommnis im Hafen von Amoy nicht eben ein allzu seltenes, indem der Grund reichlich mit Felsblöcken übersäet sei, an welchen sich die Anker leicht fangen. Man musste also durch Bewegungen mit Maschine und Steuer, zeitweiliges Ausstechen und Wiedereinholen der Kette, so lange hin und her versuchen, bis der Anker aus seiner Einklemmung frei geworden war.

Außerhalb des Hafens fand man frischen SSW-Wind, welcher sofort zur Segelfahrt benützt wurde; die Maschine wurde außer Gebrauch gestellt. Erst am 25. um 8 Uhr abends wurde wieder die Hilfe der Maschine in Anspruch genommen, nachdem der Wind zuerst über West und Nord bis NO gedreht, in dieser Richtung aber bald gänzlich abgeflaut hatte. Tags darauf, am 26., als leichte südliche Brisen wieder einzusetzen begannen, konnte man

tagsüher bei vollkommen bewölktem Firmamente, das keine astronomische Ortsbestimmung zuließ, von den Segeln Gebrauch machen, musste aber von 10 Uhr abends an wieder dampfen.

Eingetretene dichte Nebel waren um so unangenehmer, als der letzte verlässliche, durch astronomische Bestimmungen gewonnene Punkt nun schon ziemlich weit zurück lag; thatsächlich constatirte man auch, als in den Morgenstunden des 27. der Nebel sich auf wenige Augenblicke hob, dass das Schiff im Laufe der letzten 35 Stunden um ebensoviele Meilen nach NNO versetzt worden war. Hiemit war ein neuer verlässlicher Abfahrtspunkt gewonnen, aber der alsbald wieder sehr dicht werdende Nebel veranlasste den Schiffscommandanten, den Curs zunächst auf Parker-Island zu setzen. Bei der nachfolgenden Klärung des Wetters erst wurde der Curs direct gegen das Yang-Tse-Kiang-Delta genommen. Um 5 Uhr nachmittags des 27. Mai war Gutzlaff-Island nur mehr 5 Meilen in der Cursrichtung entfernt. Hier war aber der mächtige Ebbstrom schon so stark fühlbar, dass die Maschine des NAUTILUS denselben kaum mehr zu überwinden vermochte. Man brachte also das Schiff eine Viertelstunde nach 5 Uhr in 6 Faden Wasser vor Anker, um den Flutstrom abzuwarten. Nach Umsetzen des Stromes, welches gegen 9 Uhr abends statthatte, steuerte man nach Lichten des Ankers gegen Gutzlaff und dann gegen das äußere Leuchtschiff des Yang-Tse-Kiang. Um 1 Uhr nachts kam ein Flusslotse an Bord; eine Viertelstunde vor 3 Uhr morgens musste man abermals ankern, diesesmal in der Nähe des eben erwähnten Leuchtschiffes, um das Günstigerwerden des Stromes abzuwarten; um 7 Uhr morgens wurde die Fahrt wieder aufgenommen und der Curs gegen die Einmündung des Woosung-Flusses gesetzt. Unter Führung des Flusslotsen passirte man die schwierige Barre des Woosung, und um 1½ Uhr nachmittags des 28. war NAUTILUS auf dem ihm vom Hafenmeister angewiesenen Platze, nahe der Poo-tung-Spitze, mit zwei Ankern in 4 Faden Wassertiefe vertäut.

**Shanghai.** Manche Wahrnehmung, welche während der Flussfahrt vom Bord des einlaufenden NAUTILUS aus gemacht werden konnte, erinnerte an die eben herrschenden kriegerischen Zustände. Bei Gutzlaff-Island hatte man zwei größere französische Kriegsschiffe vor Anker liegend gesehen, die wohl die Aufgabe gehabt haben mochten, die Ausfuhr von Kriegscontrebande aus Shanghai zu verhindern; an der Barre des Woosung sah man eine aus Dschunken und Pfahlwerk errichtete Stromsperre, welche nur zwei ganz enge Öffnungen für die durchfahrenden Schiffe praktikabel ließ. Um im Falle eines etwa bevorstehenden Angriffes auf Shangai auch diese beiden Öffnungen auf das allerschleunigste sperren zu können, lagen zwei große Hulks bereit. Vom Lande aus war diese Stromsperre durch die am linken Ufer liegenden chinesischen Befestigungswerke vollkommen beherrscht; ein großer Theil der zur Vertheidigung von Shanghai bestimmten chinesischen Truppen bildete die Besatzung dieser Befestigungen.

Im Strome vor Shanghai fand man an fremden Kriegsschiffen: den Vereinigten Staaten-Raddampfer MONOCACY; das chinesische Kanonenboot KUA-ASING; das englische Kanonenboot erster Classe LINNET; die italienische Glattdeckscorvette CRISTOFORO COLOMBO, und endlich von der Flotte des Deutschen Reiches den Namensvetter NAUTILUS. Von

Seite aller dieser Schiffe wurde der übliche Bewillkommnungsgruß gleich beim Vorankergehen an Bord dargebracht.

Mehrere dieser fremden Schiffe hatten schon einen längeren Zeitraum der Stationirung in den chinesischen Gewässern hinter sich; die italienische Corvette CRISTOFORO COLOMBO z. B. lag mit kurzen Unterbrechungen schon seit 20 Monaten im Flusshafen von Shanghai. Diese Corvette war bei der Fahrt nach diesem Hafen in der Nähe von Amoy auf den Grund gerathen, an einer Stelle, wo bei tiefstem Wasserstande nur 3 Fuß Wasser zu bleiben pflegte; die Situation des Schiffes war also eine außerordentlich schwierige und gefährliche. Von günstigem Wetter unterstützt, gelang es gleichwohl den geschickten und mit Bravour durchgeführten Maßnahmen des Schiffscommandanten, das schon verloren geglaubte Schiff vom Grunde abzubringen, und es wieder vollkommen dienstfähig an den Ort seiner Bestimmung zu bringen. Die Corvette hatte eine diplomatische Mission in Korea durchzuführen gehabt; kurze Zeit vor der Ankunft des NAUTILUS hatte sie auch die sehr interessante Flussfahrt nach Hankow — 620 Meilen weit stromanfwärts im Yang-Tse-Kiang — zurückgelegt.

Das deutsche Kanonenboot NAUTILUS lag seit zwei Monaten in Shanghai; zur Zeit der Ankunft unseres NAUTILUS war das Kanonenboot eben im Dock, sechs Tage später dampfte es nach Korea. Corvettenkapitän Aschenborn war Commandant dieses Fahrzeuges. Mehrere andere Fahrzeuge der deutschen Flotte, die noch kürzlich in den ostasiatischen Gewässern stationirt hatten, waren eben an die Ostküste von Afrika disponirt worden.

Weitaus der Senior unter den Stationsschiffen fremder Flaggen war aber der nordamerikanische Dampfer MONOCACY. Dieses Schiff befand sich zur Zeit, von der wir hier sprechen, bereits nahezu 20 Jahre in den chinesisch-japanischen Meeren in Station; es hieß, dass dieses Schiff, dessen Bemannung periodisch gewechselt worden war, kaum je mehr in die Heimat rückberufen werden dürfte. Seine Bauart und Einrichtung machen dieses Schiff besonders geeignet für die ostasiatische Station; ein Tiefgang von nur 8' gestattet ihm ein weites Vordringen in die Flüsse, die starke Maschine aber befähigt das Schiff, auch den schweren Wettern zu trotzen, an welchen diese Meere bekanntlich nicht arm sind; endlich hat das Schiff sehr bequeme Räumlichkeiten, was in sanitärer Beziehung für die Bemannung sehr günstig ist, und auch die Möglichkeit bietet, Consular- und diplomatische Functionäre bei ihren Dienstesreisen im Bereiche der Station, an Bord entsprechend unterzubringen. Am 4. Juni verließ MONOCACY den Hafen von Shanghai, um einen diplomatischen Beamten nach Amoy zu bringen.

Am 5. Juni wurde das englische Kanonenboot LINNET durch das Kanonenboot ZEPHYR abgelöst; letzteres kam aus Port Hamilton, wo sich mehrere englische Kriegsschiffe vereinigt befanden.

Ein japanisches Kanonenboot endlich, namens BANJO, lag im Dock, wurde wenige Tage nach Ankunft des NAUTILUS in dessen Nähe bei der Pao-Tao Point verankert und sollte bald nach Japan zurückkehren. —

Nach dem Austausche der üblichen Höflichkeiten mit den Commandanten der angetroffenen fremden Kriegsschiffe ging Fregattenkapitän Spetzler daran, mit den Notabilitäten der Stadt in Berührung zu treten; hiezu nahm er die Vermittlung des k. u. k. Consuls, Herrn Haas, in Anspruch, welcher Beamte seit mehr als 20 Jahren in China thätig ist, und sich auf seinen

consularischen Beruf in dieeem Lande in der gründlichsten Weise in der Art vorbereitst hatte, dass er eine Rsihe von Jahren hindurch in der Chinesenetadt Cantons, ohne jede Berührnng mit Europäern, ganz als Chinese unter Chinesen geleht hatte, und dadurch nicht nur die so schwierige Sprache vollkommen heherrechen lernte, sondern anch ein gründlicher Kenner dsr Sitten, Gehräuche und Anschannngen dee Volkee geworden ist. Schon zu Zeiten der k. k. Ostaeiatiechen Expedition war Herr Haas in der Lage, der k. u. k. Geeandtschaft die wertvollsten Disnste zu leisten; gegenwärtig, als Vorstand des k. u. k. Gensralconsulates zu Shanghai, ist seine Wirksamkeit geradezu eine segensreiche für alle Angehörigen nnserer Monarchie zu nennen, die in Shanghai ihr Fortkommen euchen, oder in commerzieller oder sonstiger Verbindung mit dieser Haupthandslsetadt des östlichen China stehen. Fregattenkapitän Spetzler schrieb üher Consul Haas das Folgende: „Der freundliche, ja herzliche Empfang, welcher uns in Shanghai allerseits zutheil wurde, beweist, dass die k. k. Flagge daselbet einen sehr guten Ruf gsnießt, und daher immer gern geeehen iet. Hiezu trägt wohl am meisten der Umstand hei, dsss unser etaatlicher Vertreter, Herr Consul Haae, eine eo allgemsin heliehte und hochgeachtete Pereönlichkeit ist, dass jedermann schon ihm zu Ehren sich hestreht, die durch ihn Empfohlenen mit großer Auszeichnung zu hehandeln. Durch seine beiepiellose Güte, Dienstfertigkeit und Popularität, durch seine staunenswerte Kenntnis der hiesigen Verhältnisse war ee nns daher leicht möglich, nicht nur mit dsn hier aneässigen hervorragendsten europäischen Persönlichkeiten sehr bald hekannt zu werden, sondern auch durch directen Contact mit Chinesen der verschiedensten Lebenestellungsn einen höchst belehrenden Einhlick in die Anechauungen, Sitten und Gebräuche dieses interessanten Landee zu gewinnsn. Herr Consul Haas wird hier als der beste, in Sprache und Schrift vollkommen hewanderte Sinologe gerühmt. Infolge dieser Kenntniese, sowie wegen seiner allgemein anerkannten Menschenfrsundlichkeit und Gsrechtigkeit wurde er auch zum Beisitzer des hiesigen gsmischten Gerichtshofes gewählt, welchen hohen Vertrauenspoeten er anf dae gewissenhafteste und lentseligste, vollkommen nnparteiiech versieht, nud daher nicht nur hei den Europäern, sondern anch bei den Chinesen in hohem Ansehen steht. Für die Angehörigen unssrer Monarchie sorgt Coneul Haas geradezu väterlich; er versteht es anch, das patriotische Gefühl zu erhalten nud zu stärken. Wir waren z. B. häufig eelbst Zeugen, wie er sich die Mühe nicht verdrießen ließ, Kinder nnserer Staatsangehörigen, welche des deutschen Idioms nicht kundig waren, in dieser österreichischen Sprache zu unterrichten; über die Fortschritte, die hiehei erzielt wurden, konnte man hilligerwsise nur staunen. Auch ist dessen weitgehende Gaetfreundschaft zu erwähnsn, welche une in zwanglos heiterer Gesellschaft viele vsrgnügte Stunden zu verschaffen wusste.“

Die angeeehene Stellung dss k. u. k. Consuls wirkte natürlicherwsise sehr auf die Anfnahme ein, die dem Stahe des NAUTILUS in Shanghai zutheil wurde; auch trug zu dieser herzlichen Aufnahme der Umstand das seinigo hei, dass man hier außsr dem Consul noch andere Landsleute in angseheneu Stellungen vorfand, welcho miteinander wstteiferten, dsm NAUTILUS mit allen erdenklichen Freundlichkeiten entgegenznkommen. „Wir wurden von Einladungen geradezu erdrückt“, schreibt der Schiffscommandaut, „nnd eelbst der heste Wille und der gesündeste Magsn kounte allen Anforderungen auf die Dauer uicht gsnügen.“

Von den 76 Angehörigen der Monarchie, die NAUTILUS in Shanghai vorfand, waren drei im Polizeidienste angestellt, zwei waren Zollwächter, einer Straßenaufseher; ein Herr namens Hegrat war Kapellmeister der Stadtmusik; Herr Römer Municipal-Postbeamter; die Herren Klein und Mandel Kaufleute, Theilhaber der großen Firmen F. Russel & Comp. und Jardines; endlich zwei Brüder Ritter v. Frieß, mit zwei Schwestern, Gräfinnen Orsich verheiratet, chinesische Zollbeamte, welche in gleicher Weise wie der in Amoy stationirte College Rosthorn in den chinesischen Staatsdienst eingetreten waren.

Die officielle Aufwartung beim chinesischen Gouverneur, dem *Tao-tai* von Shanghai, machte Fregattenkapitän Spetzler nach vorhergegangener schriftlicher Anmeldung am 31. Mai, in Begleitung des Consuls. Der Empfang beim *Tao-tai*, Mandarin Shao-Yen-Lien, ging unter großem Ceremoniell vor sich. Beim Eingange in das chinesische Stadtviertel wurden die Besucher von reichverzierten und bequemen Sänften erwartet, in welchen sie in raschem Tempo bis zu dem Palaste des Gouverneurs gebracht wurden. Im Hofe dieses Palastes war eine zahlreiche Dienerschaft und eine uniformirte Wache aufgestellt; mit Holz- und Blechinstrumenten wurde zum Empfange eine sehr geräuschvolle Musik intonirt, und zugleich wurden drei Kanonenschüsse abgegeben. Der *Tao-tai* empfing die Herren an der Schwelle des eigentlichen Palais, und geleitete sie in den Ceremoniensaal, von da in ein kleineres Gemach, wo ein chinesisches Frühstück servirt wurde. Der *Tao-tai* war erst seit $1\frac{1}{2}$ Jahren auf diesem Posten; er war zuvor durch mehrere Jahre der Gesandtschaft in Petersburg attachirt gewesen. Trotzdem sprach er keine europäische Sprache; die Conversation musste durch Consul Haas vermittelt werden, welcher, wie schon früher erwähnt, geläufig und vollkommen chinesisch spricht. Beim Abgehen wiederholten sich die bei der Ankunft geleisteten Ehrenbezeigungen.

Drei Tage nach dem Besuche beim *Tao-tai* erhielt Fregattenkapitän Spetzler vom k. u. k. Consul die amtliche Bekanntgabe, dass der Gouverneur den Besuch persönlich an Bord erwidern werde. Am festgesetzten Tage kam der *Tao-tai* mittels einer eigenen Dampfbarkasse an Bord, nahm die Vorstellung des Schiffsstabes entgegen, und wiederholte im Gespräche die Äußerungen seiner besonderen Sympathien für unsere Monarchie; er besah mit vielem Interesse die Waffen, Geschütze und die Wohnräumlichkeiten des NAUTILUS, und nahm endlich an einem in der Wohnung des Schiffscommandanten arrangirten kleinen Dejeuner theil. Sowohl beim Anbordkommen als beim Abgehen ließ der Schiffscommandant, um in keiner Weise hinter den vom *Tao-tai* geleisteten Höflichkeitsbezeigungen zurückzubleiben, ebenfalls je drei Kanonenschüsse abgeben.

Am 6. Juni wurde an Bord des NAUTILUS ein sehr gelungenes Schiffsfest gegeben, zu welchem alle Personen geladen wurden, denen man sich für die vielen erwiesenen Freundlichkeiten dankbar erweisen wollte. Man begann mit einem *Tiffin*[1]), an welchem 20 Tischgäste theilnahmen, und nach demselben kamen auch die verheirateten Bekannten und Freunde mit ihren Damen, sowie ein Theil des mit den Herren des NAUTILUS rasch befreundet gewordenen Schiffsstabes des CRISTOFORO COLOMBO an Bord. Die Stadtmusik

[1]) *Tiffin* ist der in Ostasien von den Engländern ausschließlich gebrauchte, auch in die übrigen Sprachen übernommene Ausdruck für den *lunch* oder eigentlich das *déjeuner dinatoire*.

unter Leitung ihres trefflichen böhmischen Kapellmeisters Hegrat besorgte die Musik zu dem nun beginnenden, sehr animirten Tanzfeste; in den Zwischenpausen wurden von der Schiffsmannschaft des NAUTILUS Matrosenchöre vorgetragen. Alle Geladenen verließen das Schiff erst in später Nachtstunde, und dürften dem NAUTILUS die angenehmsten Erinnerungen bewahren.

Tags darauf betheiligte sich NAUTILUS, über ergangene Einladung, durch Führen der großen Flaggengala an dem italienischen Constitutionsfeste, welches an Bord des CRISTOFORO COLOMBO mit aller Weihe begangen wurde.

Am 11. Juni verließ NAUTILUS, nachdem alle Vorräthe completirt worden waren, den Hafen von Shanghai.

**Von Shanghai nach Chefoo.** Beim Inbewegungsetzen, um 9 Uhr vormittags, setzte der Ebbstrom im Woosung noch mit einer Geschwindigkeit von 2 Meilen seewärts; bei flauem SO-Winde und leicht bewölktem Himmel war unter den erwähnten günstigen Stromverhältnissen der Woosung schon um 11 Uhr durchdampft. Nach Passirung beider Leuchtschiffe des Yan-Tse-Kiang wurde der Flusslotse ausgeschifft und um $4^1/_2$ Uhr nachmittags der Curs auf die *Ariadne Rocks* gesetzt. Diese Riffe wurden bei starkem Gegenstrome geklart und sonach gegen das Leuchtfeuer von Saweishan gesteuert. Man peilte dieses Leuchtfeuer $^1/_2$ Stunde vor Mitternacht auf 8 Meilen West. Die Untiefen, welche der nördlichen Mündung des Yan-Tse-Kiang vorliegen, sowie der in ziemlicher Stärke wahrnehmbar gewesene westliche Strom veranlassten den Commandanten, zur Gewinnung günstigeren Seeraumes die Maschine noch durch einige Zeit in Gebrauch zu behalten; bei Sonnenaufgang waren die Bänke geklart, und man benützte nun den auffrischenden günstigen Wind, um Segel zu setzen und die Maschine außer Thätigkeit treten zu lassen.

Das Schiff machte bis zum Mittag des 14. gute Fahrt unter Segeln allein; das stets bedeckte und meist sehr neblige Wetter ließ jedoch nur sehr selten einen kurzen Sonnenblick zu, der zur astronomischen Verificirung der Schiffsposition benützt werden konnte. Am 14. constatirte man eine Stromversetzung nach NNW um 27 Meilen.

Vom Mittag des 14. an lullte der bisbin günstige Wind rasch ein; am Abende des folgenden Tages war das Schiff in vollständiger Windstille gänzlich steuerlos. Nachdem ein Wetterwechsel allem Anscheine nach nicht in Aussicht stand, beschloss der Schiffscommandant im Sinne seiner Instructionen den Rest der Fahrt unter Dampf zurückzulegen. Bei ruhigem und aufklarendem Wetter wurde die NO-Spitze von Shantung umschifft, und von da an auf der kürzesten Route gegen Chefoo gesteuert; am 16. Juni um 10 Uhr vormittags hatte man diese Rhede erreicht, und verankerte das Schiff in 4 Faden Wasser, zwei Kabel NW z. W von *Tower Point*.

Während der Fahrt von Shanghai nach Chefoo hatte man sechs Dampfer, vom Shantung-Vorgebirge an zahllose Küstenfahrzeuge begegnet.

**Chefoo.** In Chefoo werden die Agenden des k. u. k. Consulates, wie in allen chinesischen Vertragshäfen mit Ausnahme Shanghais, durch den jeweiligen dortigen englischen Consul vertreten; mit diesem Functionär, Herrn Bristow, trat daher Fregattenkapitän Spetzler zunächst in Verkehr. Nebst diesem Herrn lernte der Schiffscommandant in Chefoo noch den Gerenten des russischen und belgischen Consulates kennen, Herrn Fergusson, welcher dort als Chef eines Großhandlungshauses etablirt ist, und in seiner

Eigenschaft als Ritter des k. k. österreichischen Franz-Josefs-Ordens Anlass fand, dem Commandanten des NAUTILUS einen Besuch an Bord abzustatten. Herr Fergusson ist ein besonders hochgebildeter und auch literarisch thätiger Mann, der mehrere wertvolle Werke veröffentlicht hat. Er machte sich ein Vergnügen daraus, den Fregattenkapitän Spetzler über viele denselben interessirende Dinge zu informiren, wobei er sich mit Vorliebe der italienischen Sprache bediente, die er von längerem Aufenthalte in Italien her vollkommen fließend und geläufig spricht.

Der Besuch der Stadt Chefoo bot nicht viel des Sehenswerten, doch wollte es ein Zufall, dass der Schiffscommandant in einem Hofe der Militärbaracken mehreren Exercitien chinesischer Truppen beiwohnen konnte. Gegen alles Erwarten fand Fregattenkapitän Spetzler, dass die Drillung der etwa 400 Mann zählenden Abtheilung eine geradezu musterhafte Präcision und Strammheit bekundete.

In Chefoo hatte der Schiffscommandant Gelegenheit, sich durch geeignete Erkundigungen über die Stichhältigkeit der in Shanghai vernommenen Gerüchte zu vergewissern, welche dahin lauteten, es sei der Wasserstand des Pei-ho in diesem Jahre ein so außergewöhnlich niedriger, dass es für ein Schiff von der Tauchung des NAUTILUS nur sehr schwer gelingen dürfte, Tientsin ungefährdet zu erreichen. Die Hafenbehörde in Chefoo war nun auf Grund vollkommen sicherer Daten in der Lage, dem Fregattenkapitän Spetzler mitzutheilen, dass der nächst zu erwartende hohe Wasserstand auf der Außenbarre des Pei-ho nur 10′ betragen werde; NAUTILUS hätte sich demzufolge der Stadt Tientsin nur auf eine Entfernung von 50 Seemeilen nähern können. Der Schiffscommandant beschloss demnach, von dem Versuche, gegen Tientsin vorzudringen, und gar von dem gänzlich problematischen Abwarten eines vielleicht eintretenden günstigeren Wasserstandes abzusehen, und die Reise sofort nach den japanischen Gewässern fortzusetzen.

Am 19. Juni um 7 Uhr morgens verließ NAUTILUS die Rhede von Chefoo, um nach Nagasaki zu segeln.

---

## Von Chefoo nach Nagasaki, und durch die Inlandsee nach Kobé und Yokohama.

Beim Verlassen der Rhede von Chefoo herrschte vollständige Windstille, und auch später sprangen nur ganz leichte, aber dem Curse des Schiffes entgegengesetzte Brisen auf, so dass man bis zum Vorgebirge Shantung, durch eine Strecke von 85 Meilen, die Maschine im Gebrauche behalten musste. Als außerhalb dieses Vorgebirges der nöthige Seeraum gewonnen war, wurden trotz der noch andauernden Windstille die Feuer aus ökonomischen Gründen gelöscht, Segel beigesetzt und das Aufspringen irgend einer Brise abgewartet.

Erst in der Morgenwache des folgenden Tages sprang leichter NO auf; bis zum 24. Juni blieben die Brisen schwach, waren auch öfters durch Stillen unterbrochen; dabei war das Wetter sonnig, die See ruhig, das Wasser klar; das Barometer jedoch fiel langsam aber stetig.

Am 24. wurde im Laufe des Nachmittags die Windstille durch SO-Wind abgelöst, welcher abends zur Stärke 4 auffrischte. Vom Mittag bis

Mitternacht fiel das Barometer um 3.4 *mm*. Das Aussehen des Firmamentes war bei Sonnenuntergang vollkommen gleichförmig grau. Man legte das Schiff an den Wind, und begann gegen denselben anfzulaviren.

Nach Mitternacht aber nahm der Wind an Stärke rasch zu, und das Barometer begann in beunruhigender, schneller Weise zu sinken. Mit Rücksicht auf die Jahreszeit, in der man sich befand, musste man sich auf das Hereinbrechen eines Typhoons gefasst machen. Es wurden demnach alle Mann auf Deck gerufen, die Segel dicht gerefft und alle sonstigen Maßnahmen getroffen, um den Typhoon abwarten zu können. Der Regen fiel in Strömen und der Seegang wurde immer höher. Das Schiff lag mit Backbordhalsen unter dicht gerefften Mars- und Gaffelsegeln und arbeitete ziemlich leicht. Um $3^h\ 20^m$ morgens war das Barometer seit Mitternacht um weitere 4.5 *mm* gesunken, und es hatte demnach bei einem Stande des Quecksilbers von nur mehr 751.2 *mm* die Vermuthung an Wahrscheinlichkeit gewonnen, dass das Schiff sich einem Typhoone nähere. Die Windrichtung blieb aber stets gleichförmig aus SO, so dass ein Schluss auf die eventuelle Bahnrichtung vorläufig nicht gezogen werden konnte. Um aber für den Fall, als das Schiff sich auf der rechten, d. i. auf der gefährlicheren Seite des Wirbelsturmes befinden sollte, die günstigeren Halsen zu führen, ließ der Commandant wenden, welches Manöver ohne Anstand und rasch gelang. Der Wind hielt sich in der Stärke 7—8 aus der Richtung SO. Der Stand des Barometers schwankte zwischen 751.4 und 751.8; der Himmel war vollkommen bewölkt.

Von 11 Uhr vormittags an drehte der Wind über Süd gegen Westen und nahm zugleich sehr rasch an Stärke ab; der Schiffscommandant ließ sogleich wieder die Halsen wechseln, um von der veränderten Windrichtung für die Fahrt des Schiffes Nutzen zu ziehen. Im Laufe des Nachmittags konnte man allmählich wieder alle Segel beisetzen. Man konnte mit Sicherheit annehmen, dass man aus dem gefährlichsten Bereiche der Cyklone ausgetreten sei; dieselbe dürfte in nordwestlicher Richtung vorbeigegangen sein.

Gegen Abend lichtete sich auch der Zustand der Atmosphäre soweit, dass man die Insel Modeste erkennen konnte; der Wind, welcher bis West geraumt hatte, gab aber wieder einer ungünstigen Drehung bis SW nach, abermals bis zur Stärke 6 auffriechend. Man war dadurch bemüssigt, mit gekürzten Segeln einen Seebord zu nehmen. Um Mitternacht konnte man bei einer für die Cursrichtung günstigen Windrichtung erneuert die Steuerbordhalsen nehmen, und von da an machte das Schiff gute Cursfahrt unter Segeln bis auf die Höhe der Insel Quelpart.

Von dieser Insel an wurde die restliche Wegstrecke, da nur flaue Gegenbrisen wehten, unter Dampf zurückgelegt.

Osesaki, die Südspitze der Goto-Inseln, wurde um 8 Uhr abends des 28. auf 2 Meilen Entfernung umschifft, und am darauffolgenden Morgen um 7 Uhr ankerte man in 7 Faden Grund im reizend schönen Hafen von Nagasaki.

Die windstillen oder nur von leichten Brisen begleiteten Tage dieser Reise, hatte der Schiffscommandant zur Vornahme von Scheibenschießübungen mit dem Karabiner benützen lassen.

**Nagasaki.** Man fand im Hafen von Nagasaki 6 Kriegsschiffe vor Anker, und zwar die japanische Schraubencorvette KAI-MÚ und den japanischen Schraubenaviso SEI-KI-KAN; die englische Glattdeckcorvette CHAMPION

und das englische Kanonenboot WANDERER; endlich von der Flotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika den Kreuzer dritter Classe JUNIATA und den Kreuzer zweiter Classe TRENTON, welch letzteres Schiff die Commandoflagge des die ostasiatische V. S. Flottenabtheilung befehligenden Contre-Admirals John Lee Davis führte. Der Commandant des NAUTILUS wechselte mit den Befehlshabern dieser Schiffe die üblichen Besuche, und erfuhr bei dieser Gelegenheit Folgendes. Fregatte TRENTON war schon seit zwei Jahren in den dortigen Gewässern als Commandoschiff stationirt; vor 15 Tagen war das Schiff aus den chinesischen Häfen nach Nagasaki gekommen, um daselbst den Platz der seit sechs Wochen hier befindlichen JUNIATA einzunehmen, welches Schiff nach eingelangten Befehlen mit Berührung von Madagascar und der Capstadt nach Nordamerika zurückkehren sollte. Die JUNIATA hatte eine dreijährige Stationirung in den chinesisch-japanischen Gewässern hinter sich, und trat am 1. Juli die Heimreise an.

Die beiden englischen Schiffe waren vor wenigen Tagen von Port Hamilton eingetroffen. Über den letzteren Hafen, in welchem zur Zeit elf englische Kriegsschiffe vereinigt lagen, erzählten die englischen Seeofficiere wenig Erbauliches [1]). Sie schilderten diesen Hafen als einen geradezu trostlosen Ort, dessen felsiger Charakter nicht einmal die Möglichkeit bietet, durch Spaziergänge am Lande eine Erholung zu finden. Die von etwa 2000 armen Koreanern bewohnten, den Hafen umschließenden kleinen Inseln bieten gar keine Ressourcen; die Verproviantirung der englischen Flottenabtheilung musste durchaus von auswärts geschehen. Man verwendete dazu eigene Dampfer, welche die Verbindung mit Shanghai und Nagasaki unterhielten. Gleich nach der englischen Besitzergreifung von Port Hamilton hatte man ein Seekabel von dort nach Shanghai gelegt, und hiedurch die Flottenstation in das allgemeine telegraphische Netz eingefügt. Militärische Bauten, wie Befestigungen oder Magazine u. dgl. waren aber damals in Port Hamilton nicht errichtet worden. Man basirte sich eben für die Verproviantirung sowohl als für die Deckung anderer Bedürfnisse, auf die eben genannnten Häfen Shanghai und Nagasaki, sowie Hongkong; so z. B. war das englische Thurmschiff AGAMEMNON kurze Zeit zuvor in Nagasaki gedockt worden. Zur Erholung der Bemannungen wurden die Schiffe tourweise auf einige Zeit nach Nagasaki gesendet; dies war auch der einzige Zweck der Anwesenheit der früher genannten, von NAUTILUS in diesem Hafen angetroffenen zwei englischen Schiffe; das Kanonenboot WANDERER wurde noch während der Dauer der Anwesenheit des NAUTILUS von dem Kanonenboote SWIFT abgelöst, und rückte zur Flottenabtheilung nach Port Hamilton ein.

Am zweiten Tage nach der Ankunft des NAUTILUS vor Nagasaki wurde der ceremonielle Besuch beim japanischen Gouverneur abgestattet; von dem Gouverneur auf das Zuvorkommendste empfangen, erhielt Fregattenkapitän Spetzler von demselben auch die erbetene Erlaubnis, die interessanten, zu Nagasaki befindlichen Staatsgefängnisse besuchen zu dürfen.

Am 4. Juli nahm man in der gebräuchlichen Weise an der Feier der nordamerikanischen Unabhängigkeitserklärung theil; die Mannschaft der TRENTON hatte ein großes Matrosenfest mit athletischen und anderen thea-

[1]) Der Commandant des NAUTILUS kam später in die Lage, die erhaltenen Schilderungen mit den eigenen Wahrnehmungen zu vergleichen, da NAUTILUS im folgenden Jahre u. a. auch diesen koreanischen Hafen besuchte.

tralischen Aufführungen arrangirt, zu welchem Feste sie die Bemannung des NAUTILUS einlud. Mit Bewilligung des Schiffscommandanten leistete ein großer Theil der Mannschaft des NAUTILUS dieser Einladung Folge.

Der Gesundheitszustand der Bemannung war nun an Bord des NAUTILUS schon seit geraumer Zeit wieder ein recht günstiger; gleichwohl ereignete sich während des Aufenthaltes zu Nagasaki der Fall, dass ein Matrose wegen hitzigen Fiebers, welches der Vorbote einer Blatternerkrankung zu sein schien, dortselbst ausgeschifft und dem Regierungsspital zur Behandlung übergeben werden musste.

Als NAUTILUS am 5. Juli Nagasaki verließ, zählte man drei Undienstbare an Bord, worunter einen am Fieber kranken Matrosen.

**Von Nagasaki nach Kobé.** Die Reise durch die prachtvolle, unter dem Namen der „japanischen Inlandsee“ bekannte Folge von Seebecken, welche von den drei Hauptinseln: Hondo[1]), Kiusiu und Sikok umschlossen werden, gestaltete sich, vom prachtvollsten Wetter begünstigt, nach dem Ausspruche des Schiffscommandanten zu einer „instructiven und hocherfreulichen Vergnügungsreise“. In der That mag es kaum etwas auf der bewohnten Erde geben, was sich an abwechslungsreicher Großartigkeit des landschaftlichen Reizes mit der Bilderfolge vergleichen ließe, die man beim Durchfahren der Simonosekistraße, dann der Suwo-Nada, Iyo-Nada, Bingo-Nada, Misima-Nada und Harima-Nada, sowie der diese einzelnen Becken verbindenden Engen an sich vorüberziehen sieht. Die einzelnen Becken sind von zahllosen Inseln, Eilanden, Felsen und Riffen erfüllt, und es erfordert die Navigation durch die Inlandsee eine ganz besondere Aufmerksamkeit in der Schiffsführung, da auch sehr starke, mitunter sogar heftige Strömungen berücksichtigt werden müssen, welche, wie dies in jedem engen Meere von vielfach gegliederter Küstenformation der Fall ist, wenig Regelmäßigkeit zeigen. Für jeden, der mit dem Seewesen genügend vertraut ist, um zu ermessen, wie sehr die unablässige Aufmerksamkeit des Schiffscommandanten bei der Fahrt durch solche Meere in Anspruch genommen bleiben muss, wird der Rückschluss sich von selbst aufdrängen, dass es wirklich überwältigend schöne Scenerien sein müssen, welche es trotzdem vermögen, den Commandanten nach glücklich vollbrachter Fahrt dieselbe als „Vergnügungsreise“ bezeichnen zu lassen.

Die Einzelnheiten der Fahrt waren die folgenden.

Nachdem es noch am Nachmittage des 4. Juli — wie beinahe während des ganzen Aufenthaltes des NAUTILUS in Nagasaki — in Strömen geregnet hatte, heiterte sich das Wetter im Laufe der Nacht völlig aus, und man verließ den Hafen um 7 Uhr morgens des 5. bei schönem, klarem Wetter. Der Commandant wählte, um den kürzesten Weg zu nehmen, und um die interessante Hirado-Passage kennen zu lernen, die Tour durch die Spex-Straße; nach Passirung dieser an Fährlichkeiten reichen Enge wurde der Curs auf Nadra Sima und dann auf die Notch-Insel gesetzt. Während der Nacht musste mit verminderter Maschinenkraft gefahren werden, da einfallender dichter Nebel die Erkennung der in Sicht kommenden Landmarken verhinderte.

[1]) Hondo ist der richtige Name für die größte der drei großen japanischen Inseln. Der bisher beinahe noch überall für diese Insel in Anwendung stehende Name Nipon, ist gleichwertig mit „Japan“.

Erst von Tagesanbrnch an konnte man die volle Fahrt wieder anfnehmen; die Morgenwache brachte bewölkten Himmel und einige dichte Regenechauer. Die dnrch diese Wetterverhältnisse bedingte behinderte Aussicht veranlasste den Schiffscommandanten, nach Erreichnng der Einfahrt von Simonoseki das Schiff vorerst auf $1^1/_2$ Kabel von dem Zollamte dieser, ausschließlich von Japanern bewohnten Stadt, in 7 Faden Waeeer vor Anker zn bringen. Im Laufe dee Tages heiterte das Wetter wieder anf, und ließ demnach günetige Umstände für die Fahrt dnrch die Inlandsee erwarten.

Diese Fahrt wnrde am 8. morgene angetreten. Eingeborne Lotsen hatten ihre Dienete angeboten, waren aber nicht angenommen worden. Nach einer vom schönsten Wetter begünstigten Fahrt durch die herrliche Suwo-Nada nnd Iyo-Nada legte man das Schiff für die Dauer der Nacht nach durchlaufenen 92 Meilen vor Mitenga Hama vor Anker. Am folgenden Tage nm $4^1/_2$ Uhr morgene eetzte man die Fahrt fort. In der engen Dnrchfahrt Knrnsima-no-seto gestaltete eich die Fahrt recht schwierig, da der Gegenstrom dort die Stärke von 4 Meilen erreichte nnd auch zahlreiche Stromwirbel dazn beitrngen, das Steuern zu behindern. Diese Hindernisee verschwanden aber, als das freie Fahrwasser der breiten Bingo-Nada erreicht war; man erreichte nm $5^1/_2$ Uhr abends den Ankerplatz von No-o-saki. Am 9. endlich setzte man wieder zeitlich morgens in Bewegung, passirte die Harima-Nada nnd die Enge von Akashi, nnd erreichte, vom starken Strome begünstigt, um $2^3/_4$ Uhr den Ankerplatz von Kobé. Während der ganzen Reiee hatte man vollkommen ruhige See gehabt.

Zn den Schwierigkeiten der Navigation gesellten sich während der ganzen Fahrt dnrch die engen Gewässer der Inlandsee die Schwierigkeiten für das Schiffsmanöver, welche dnrch die Begegnnng zahlloser Küstenfahrer bereitet wnrden, die man allerorts antraf, nnd die den Cnrs des NAUTILUS in allen erdenklichen Richtungen krenzten, dabei aber eine Sorglosigkeit entwickelten, welche der Commandant dee NAUTILUS am besten dadurch charakterisirt, dass er sagt: »ihre Manöver hätten oft zn Collieionen geradezu herausgefordert.«

Wäh1end der Reise von Nagasaki nach Kobé hatte man an Bord des NAUTILUS eine Miechnng von englischer und japaniecher Steinkohle znr Heiznng des Maschinenkessels benützt; dieee Mischnng erwies sich zwar als ökonomisch, doch fand man, dass die japanieche Kohle sehr starken Ruß entwickelt, nnd dase deshalb deren Verwendnng nnr dann angezeigt erscheint, wenn ee möglich iet, die Keseel bei zurückgeschobenen Fenern in regelmäßigen Zwiechenräumen zn reinigen, wie diee eben während dieeer Fahrt im Laufe der Nachtstnnden möglich war, welche das Schiff vor Anker liegend zubrachte. Der Preisnnterschied zwischen der englischen und der japaniechen Kohle ist ein eo bedeutender, dass man trachten mnsste, soviel ale möglich von dem einheimischen Brennmateriale in Verwendung zu bringen: in Nagasaki hatte man die Tonne englischer Kohle mit 17, die gleiche Menge einheimischer Kohle aber mit nur 6 Dollare zn bezahlen gehabt. In Kobé war keine englische Kohle am Lager; man mneste sich für die ganze zur Ergänzung des Vorrathes nöthige Menge von 22 *t* mit japaniechem Materiale begnügen.

**Kobé.** Den Anfenthalt vor Kobé ließ der Schiffscommandant der Hanptsache nach znr Instandsetzung des Schiffes und der Takelage benützen; der

Schiffsstab hatte Gelegenheit, die nahe befindlichen sehr interessanten japanischen Städte Hiogo, Osaka und Kioto (Miako) zu besuchen, sowie einen Ausflug an den hochromantischen Biwa-See zu machen.

Fremde Kriegsschiffe lagen keine hier; die officiellen Besuche reducirten sich somit für den Schiffscommandanten auf die Vorstellung beim japanischen Gouverneur und beim englischen Consul, welcher auch hier zugleich als Verweser des k. u. k. Consulates functionirt.

Staatsangehörige unserer Monarchie fand man in Kobé nur 4, die sich aber sämmtlich in niederen Lebensstellungen befanden.

Der 20. Juli wurde an Bord des Nautilus in gewohnter Weise festlich begangen; ein zufälliges Zusammentreffen fügte es, dass an demselben Tage eben in Kobé ein großes Tempelfest statthatte, welches mit allerlei Schaustellungen, Productionen u. s. w. verbunden war. Der Gouverneur hatte die Gefälligkeit, dem Stabe des Nautilus reservirte Sitze zukommen zu lassen, von welchen aus man namentlich die interessanten Fechterspiele mit den verschiedensten Waffen in genauen Augenschein nehmen konnte. Eine starke Militärkapelle war eigens zur Verherrlichung des Festes von Kioto nach Kobé beordert worden; man hatte allen Grund, die staunenswerte Präcision zu bewundern, mit welcher diese Kapelle europäische Compositionen vortrug. Als Aufmerksamkeit für die fremden Gäste wurden auch zahlreiche österreichische Weisen zur Aufführung gebracht. Um 7 Uhr abends des 20. aber verließ Nautilus die Rhede von Kobé, um die Fahrt nach Yokohama anzutreten.

**Von Kobé nach Yokohama.** Diese Fahrt bot wenig Bemerkenswertes; bis nach der Doublirung des Cap Siwo Misaki, der Südspitze Hondo's, wurde wegen Windstillen und flauen Gegenbrisen gedampft; hierauf ermöglichten es leichte Brisen, eine Strecke von 166 Meilen mit Segeln zurückzulegen, wodurch das Schiff in die Nähe des Cap Iro-o-saki gebracht war; der Rest der Fahrt wurde abermals unter Dampf zurückgelegt. Der angegebenen Segelstrecke standen 198 Meilen Dampfweg gegenüber. Am 25. Juli 10 Uhr vormittags ankerte man auf der Rhede von Yokohama in 5 Faden Wasser.

Während der Reise beobachtete man viele treibende Mast- und Raastücke; es bestätigte diese Wahrnehmung die in Kobé erhaltene Nachricht, dass vor kurzer Zeit ein Typhoon an der Südküste des japanischen Archipels gewüthet hatte. Der Kurusiwostrom, auf dessen Hilfe man für diese Fahrt zu rechnen berechtigt war, machte sich erst in der Nähe von Iro-o-saki einigermaßen fühlbar; der Fusiyama hingegen kam pflichtgemäß auf 70 Meilen Distanz, mit scharf markirter charakteristischer Contour, in Sicht.

**Yokohama.** An fremden Kriegsschiffen fand man auf der Rhede von Yokohama nebst dem russischen Klipper Razbojnik, 3 Schiffe der japanischen Flotte vor Anker liegend. Diese letzteren waren der Rammkreuzer Tsukuschi, der Radaviso Kasûga-Kan, und das Schraubenkanonenboot Maschiûm Kan. Unmittelbar nach dem Austauschen der üblichen Höflichkeiten mit den Befehlshabern dieser Kriegsschiffe, ließ der Commandirende der japanischen Schiffsabtheilung den Fregattenkapitän Spetzler in Kenntnis setzen, dass für den folgenden Tag die Einschiffung Sr. Maj. des Mikado bevorstehe, da Se. Maj. beabsichtige, eine Reise zur See nach Kobé zu unternehmen.

Der k. u. k. Consul, Hauptmann v. Kreitner, kam sofort nach dem Einlaufen des NAUTILUS, dem Schiffscommandanten in liebenswürdigster Weise zuvorkommend, zu einem Besuche an Bord.

Am 26. kam der Mikado von Tokio (Yeddo) nach Yokohama, und schiffte sich unter den üblichen Ehrenbezeugungen von Seite aller vor Anker befindlichen Kriegsschiffe an Bord des Dampfers YOKOHAMA-MARU ein. Als dieses Schiff beim NAUTILUS vorbeikam, wurden die reglementmäßigen fünf Hurrahrufe seitens der Bemannung abgegeben.

Tags darauf machte der Commandant in Tokio seine Aufwartung beim k. u. k. Ministerresidenten Grafen Zaluski, beim kaiserlich deutschen Botschafter, beim japanischen Minister der äußeren Angelegenheiten, endlich beim Kriegsminister Grafen Oyama und beim Marineminister Vice-Admiral Kawamura, endlich beim Brigadegeneral Katzura. Bei allen diesen Würdenträgern fand der k. k. Schiffscommandant die ehrendste Aufnahme, und sowohl der Kriegsminister als der Marineminister fanden sich gerne bereit, dem Fregattenkapitän Spetzler für sich und den Stab des NAUTILUS die gewünschte Erlaubnis zu ertheilen, die japanischen Heeres- und Marineanstalten in Augenschein nehmen zu dürfen. Über die interessanten Wahrnehmungen, welche man infolge dieses freundlichen Entgegenkommens zu machen in die Lage kam, werden wir an späterem Orte berichten.

In Yokohama selbst machte der Schiffscommandant selbstverständlich auch die übliche Visitentournée bei den verschiedenen Consuln und anderen Würdenträgern; unter den Festlichkeiten, an welchen die Herren des NAUTILUS während des Aufenthaltes zu Yokohama theilzunehmen veranlasst waren, darf das solenne Diner besondere Erwähnung finden, welches Graf Zaluski zu Tokio und Consul v. Kreitner zu Yokohama aus Anlass des Geburtsfestes S. M. unseres Kaisers am 18. August veranstalteten.

Am 3. August hatte man auf Einladung von Seite des Commandanten des früher genannten russischen Kriegsschiffes, aus Anlass des Geburtsfestes der russischen Kaiserin, am 12. aus Anlass der Rückkehr des Mikado die große Flaggengala geführt, und bei der letzteren Gelegenheit auch den gebürenden Raaen-Salut geleistet.

Der in Nagasaki krank zurückgelassene Heizer rückte genesen an Bord ein.

Während der Dauer des Aufenthaltes des NAUTILUS verließen die früher genannten drei japanischen Kriegsschiffe die Rhede von Yokohama; ein englisches Schiff, die Glattdeckcorvette THE WILD SWAN hingegen, nahm, auf der Reise nach dem Stillen Ocean begriffen, einen mehrtägigen Aufenthalt auf dieser Rhede.

Von sonstigen Schiffsbewegungen während dieser Zeit ist noch die Ankunft der französischen Panzerfregatte TURENNE mit der Flagge des Contre-Admirals Rieunier, sowie die Ankunft und Abreise der italienischen Corvette CRISTOFORO COLOMBO erwähnenswert. Das letztere Schiff war zur Übernahme des Stationsdienstes in Panama beordert worden.

Auf die telegraphische Meldung von der Ankunft des NAUTILUS in Yokohama hatte der Schiffscommandant vom Reichs-Kriegsministerium, Marinesection, ebenfalls im telegraphischen Wege, den Bescheid erhalten, vor Ende des Monats September in Hongkong einzutreffen, und dort neuer Instructionen für NAUTILUS gewärtig zu sein. Um diesem Befehle mit aller Sicherheit auch im Falle der Dazwischenkunft störender Verzögerungen nachzukommen, verließ Fregattenkapitän Spetzler nach einmonatlichem Aufenthalte, am 25. August um 10 Uhr vormittags die Rhede von Yokohama.

---

## Von Yokohama nach Hongkong und Singapore.

Beim Verlassen der Rhede herrschte leichter östlicher Wind; nach Sonnenuntergang, als der Uraga-Canal passirt und die Höhe des Eilandes Vries erreicht worden war, frischte die Brise, zugleich nach NO drehend, merklich auf. Man setzte demnach die Maschine außer Thätigkeit und erreichte unter Segeln allein fahrend, bis zum Mittage des 26. eine Position nahe an 100 Meilen vom Cap Misaki. Während des folgenden Tages lullte der Wind ein, nahm dann eine Drehung über Süd bis SW, und setzte sich am 27. als frischer Westwind in der Stärke 4—5 fest. Vom 26. auf den 27. waren nur 32 Meilen im Curse gewonnen worden, wobei der Kurusiwo-Strom das Schiff um volle 20 Meilen nach N z. W versetzt hatte. Der Schiffscommandant durfte die Hoffnung hegen, dass das Schiff in einer weiter südlich gelegenen Position von dem ungünstigen Strome weniger beeinflusst werden würde; er ließ deshalb das Schiff auf Steuerbordhalsen legen und mit diesen Halsen 115 Meilen segeln. Das erzielte Resultat war aber, wie dies der Mittagspunkt des 28. ergab, durchaus kein günstiges, da der Strom den ganzen nach Luv erzielten Segelgewinn paralysirt hatte. Der Gegenbord, welcher nun genommen wurde, war aber infolge des stärkeren Stromes und zugleich abnehmenden Windes von noch ungünstigeren Resultaten begleitet. Man musste sich also dazu verstehen, von dem Beginnen abzugehen, gegen den mächtigen Strom mit Segeln aufkreuzen zu wollen, und musste nach dem diesfälligen Rathe der Segelhandbücher vorgehen, welche es für Schiffe, die über eine Hilfsmaschine verfügen, empfehlen, den Weg durch die Inlandsee zu nehmen, und erst von dem Ausgange derselben an, bei Simonoseki, die Segelfahrt zu versuchen.

Vom 29., $1^1/_2$ Uhr nachmittags an, wurde also die Maschine in Betrieb gesetzt; während der ersten 24 Stunden war der zurückgelegte Weg um volle 55 Meilen durch den Kurusiwo beeinträchtigt; nun aber besserten sich die Verhältnisse, da das Schiff jetzt in den nach dem Kii-Canal abzweigenden Theil des Stromes gelangte, so dass Strom und Wind dazu beitrugen, die Fahrt des Schiffes zu beschleunigen.

Vor Kobé ankerte man um $6^1/_2$ Uhr des 31. August, und ging alsbald an die Ergänzung des Kohlenvorrathes.

Am 2. September zeitlich morgens wurde die Dampffahrt durch die Inlandsee fortgesetzt. Die Nacht vom 2. auf den 3. brachte man auf dem Ankerplatze von Hiro Sima zu; tags darauf wählte man den Weg durch die Mekari-Enge, und gelangte um 4 Uhr nachmittags in die Nähe des Leuchtfeuers von Tsuru-Sima; da von hier an das relativ freiere Fahrwasser der Iyo-Nada und Suwo-Nada keine so erheblichen Schwierigkeiten mehr bot, ließ der Schiffscommandant die Fahrt auch während der Dauer der Nacht fortsetzen. In früher Morgenstunde wurde die Simonosekistraße passirt; als nach Klarung der Riffe von *Flat*-Island günstiger, frischer NO-Wind aufsprang, stellte man die Maschine ab und nahm den Curs gegen Tsu-Sima. Als man des Abends zwischen dieser Insel und Iki-Island angelangt war, wurde ein Curs genommen, welcher genau in die Mitte des Fahrwassers zwischen Quelpart und den Goto-Inseln führte. Während dieses Fahrtabschnittes blieb der Wind noch in der gleichen Richtung, nahm aber an Stärke stetig zu; das Schiff erreichte die ungewohnte Geschwindigkeit von 9 Meilen. In der Morgenwache des 4. war die Stärke des Windes schon auf 7—8 angewachsen. Mehrere Segel begannen an den Nähten zu reißen und

mussten gewechselt, die Segelführung überhaupt aber wesentlich reducirt werden.

Der nun schon zur Sturmesstärke gelangte Wind, sowie das stetige Fallen des Barometers ließen bald keinen Zweifel mehr darüber bestehen, dass man es mit einem der in dieser Jahreszeit so häufigen, verheerenden Typhoone zu thun bekommen werde.

Über den Verlauf dieses Typhoons glauben wir am besten zu thun, wenn wir dem Berichte des Schiffscommandanten wortgetreu folgen.

»Bei stetig auffrischendem Winde lag das Schiff bis gegen Mitternacht (in der Nacht vom 4. auf den 5.) verhältnismäßig ruhig; von da an begannen jedoch die Rollbewegungen derart heftig zu werden, dass die große Seevertäuung genommen werden musste.«

»Um von der günstigen Windrichtung den möglichsten Nutzen zu ziehen, hielt ich alle Segel, wodurch das Schiff die bishin von demselben unerreichte Durchschnittsgeschwindigkeit von 8.75 Meilen durch längere Zeit einhielt. Um 6 Uhr morgens riss das Vorbramsegel, diesem folgte bald das Focksegel. Die ungewöhnliche Färbung des Firmamentes bei Sonnenaufgang, sowie das rasche Sinken des Barometers ließen das Nahen eines Typhoons befürchten. Da jedoch aus der bisher stetigen Windrichtung ein sicherer Schluss auf die Bahn des Orkanes unmöglich gezogen werden konnte, die Position des Schiffes es auch rathsam machte, weder nach Steuerbord gegen den koreanischen Archipel, noch nach Backbord gegen die Goto-Inseln abzuhalten, so presste ich Segel, um mit Hilfe des raumen Windes möglichst bald freien Seeraum zu gewinnen, und hiedurch in den Stand gesetzt zu sein, die Halsen nach Bedarf, je nach der sich declarirenden Bahnrichtung der Cyklone zu wählen.«

»Am 5. mittags hatte der Wind schon die Stärke 8. Bei beiden Marssegeln, sowie beim Großsegel hatten sich an mehreren Stellen die Nähte geöffnet, welcher Schaden jedoch durch Reparatur und Anschlagen von Reservesegeln bald wieder behoben war. Da das Mittagsbesteck ergab, dass die Insel Quelpart bereits freigesegelt war, so versuchte ich, das Schiff bei dicht gereefften Marssegeln mit Steuerbordhalsen an den Wind zu legen. Der Winddruck war jedoch ein derartiger, dass durch die Krängung der Leebord tief unter Wasser kam, und ein Kentern befürchtet werden musste. Nachdem das Schiff durch ein rasches Manöver wieder zum Abfallen gebracht worden war, wurde nur mehr das dichtgereeffte Vorgaffel- sowie das Focksegel geführt. Zur besseren Steuerung des Schiffes und für den Fall, dass auch diese letzten noch führbaren Segel reißen sollten, ließ ich um 1 1/2 Uhr den Kessel heizen, und als die Maschine dampfklar war, dieselbe ansetzen.«

»Der nun langsam gegen Norden drehende Wind steigerte sich in der Nachmittagswache orkanartig bis zur Stärke 11. Die See glich in Form und Größe wild zerklüfteten mächtigen Gebirgsmassen, die durch Windesfurien in Bewegung gesetzt, sich unter Donnergetöse gischtsprühend heranwälzten, um alles in ihrem dunklen Schoße zu begraben. Ein Steuern in einem bestimmten Curse war vollständig unmöglich. Die Rettung des Schiffes konnte nicht mehr darin gesucht werden, sich von der gegen dasselbe heranziehenden Bahn des Orkans zu entfernen, sondern es musste nur getrachtet werden, das den immer toller rasenden Elementen preisgegebene Fahrzeug so zu legen, dass es nicht von den Sturzseen erdrückt werde. Nur die äußerste Aufmerksamkeit in der Beobachtung des Seeganges, und dementsprechendes Bewegen des Steuers, sowie der umsichtigste Betrieb der bei den enormen Rollbewegungen

sehr schwer handznhabeuden Maschine kennten eine Katastrophe abwenden, der gewiss jedes minder seetüchtige und festgefügte Schiff als NAUTILUS znm Opfer gefalleu wäre.“

„Der bis gegen Mitternacht stetige, von andanerndem Regen begleitete Wind wurde nach Mitternacht böenartig, und peitschte den auf der Commandobrücke mühsam Angeklammerten das Gesicht blutig. Das Fockstagsegel flog aus dem Leik; die durch Borgsorrnngen versicherte Barkasse wnrde sammt der eisernen Lagerung weggeschwemmt; die Positiouslichter wurden trotz ihrer hohen Lage von der wüthenden See weggerissen, das backbord achter an den Krahnen hängende Yollboot gegen die Bordwand geschleudert nnd zertrümmert. Der auf der Brücke installirte Kartentisch wnrde ans den Angeln gerissen, in zahllose Stücke zerschmettert; das Boot Nr. 2 wnrde stark havarirt, und endlich das letzte der Wnth des Orkans ausgeeetzte Stück Segeltuch, nämlich das Vorgaffelsegel, in Fetzen geweht.“

„Nach langer banger Nacht begann endlich das Barometer eine Tendenz znm Steigen zn zeigen, die Gewalt des Orkans sowie die fortwährende Überflutnng des ganzen Deckes fingeu au, unter langsam steigendem Barometer nach und nach abzunehmen. Diese Umstände sowie die eintretende Drehnng des Windes nach Westen, ließen den Schlnss zn, dass der Lauf des Orkans nun abermals eeine Richtung geändsrt haben müsse, so dass das Schiff sich nnnmehr auf der sogenannten mauiablen Seite der Cyklone befinde. Ich wagte daher, das dichtgereeffte Vormarssegel zu setzen, um das Schiff mit Benütznng der raumen Windrichtnng von der Stnrmbahn, nnd damit ans dem Bereiche der wüthenden See zu entfernen.“

„Um Mittag konnte ich das Schiff als außer Gefahr betrachten, uud durfte nach 36stündiger ununterbrocheuer Anwesenheit anf Deck meinen Nerven einige Erholung gönnen.“ —

Der Commandant versäumte nicht, der Haltung der Schiffsmannschaft während dieses schweren nnd lang andanernden Typhoous das verdiente Lob zn zollen; alles hatte unverzagt nnd unverdrossen gearbeitet. Infolge der Anstrengnngen und einiger vorgekommener Verletzungen, hatte man neun Maun undienstbar, als man nach Besserung der Verhältnisse daran gehen konnte, der zn Tode ermüdeten Mannschaft dsn Kleiderwechsel und einige vergleichsweise Ruhe zu gönnen. Sobald als thunlich wurde dann an die commissionelle Aufnahme der erlitteneu Havarien nnd Beschädigungeu geschritten; nebst dem in dieser Richtung schon Erwähnten zeigte es sich, dass die Kalfaternng der Berghölzer nndicht geworden sein musste, da trotz der eigens angefertigten Lukendeckel, welche während der ganzen Daner des Unwetters sorgfältig geschlossen gehalten worden wareu, in die unteren Räume viel Wasser eingedrnngen war; die Wohnräume hatten ebenfalls viel Wasser von der Bordseite aue eingenommen. Als die ernsteste Havarie durfte aber eine Lockerung der Stevenrohrbüchse angesehen werden, welche sich durch Erschütterungen bei erneuerter Inanspruchuahme der Maschine kundgab.

Vom Mittag des 6. an erlaubten es die Verhältnisse wieder, den Cnrs gegen die chinesische Küste einzuhalten. Ale die erforderliche Anzahl Segel nothdürftig reparirt waren, wurde die Maschine abgestellt, nnd die Fahrt unter Segel fortgssetzt.

Während der nächstfolgenden drei Tage brachte man das Schiff mit leichten südlichen Brisen bis in die Nähe des Chusan-Archipels. Als nun Windstille eintrat, nahm man die Maschine in Gebrauch, und dampfte längs

der chinesischen Küste gegen Hongkong; vor der Einfahrt in den Formosa-Canal erhielt man aber so heftigen Gegenwind, dass die Maschine denselben kaum mehr zu bewältigen vermochte und der Commandant sich demzufolge entschloss, einen geschützten Ankerplatz aufzusuchen. Er wählte zu diesem Zwecke die nahe der Einmündung des Min-Flusses gelegene Insel Mateou. Auf diesem Ankerplatze musste man zwei stürmische Tage verbringen, nach welchen aber der Wind umsprang und das Wetter sich auch aufklärte. Der Rest der Reise wurde unter diesen günstig gewordenen Umständen zurückgelegt, ohne dass die Maschine früher als zum Einlaufen in den Hafen von Hongkong hätte in Anspruch genommen werden müssen; die 428 Meilen lange Strecke von Matson nach dem zum Hafen von Hongkong führenden Lye-Moon-Pass wurde in drei Tagen durchsegelt, und am 17. morgens um 10 Uhr vormittags das Schiff in genanntem Hafen in der Nähe des Gebäudes des k. u. k. Generalconsulates vor Anker gebracht.

**Hongkong.** Die außerordentliche Anstrengung, welcher das Schiff im Typhoon vom 5.—6. ausgesetzt gewesen war, und ganz besonders die früher schon erwähnten Wahrnehmungen über die muthmaßliche Lockerung oder Beschädigung des Stevenrohres veranlassten den Schiffscommandanten, nach der Ankunft in Hongkong an das k. k. Reichs-Kriegsministerium, Marinesection, auf telegraphischem Wege den Antrag zu stellen, das Schiff in Hongkong einer Dockung und gründlichen Untersuchung unterziehen zu lassen. Am 19. mittags traf die zustimmende Antwort der Marine-Centralstelle ein, und schon am 20. mittags war die Dockung des NAUTILUS in dem Kowloon-Dock, etwa zwei Meilen von Hongkong, durchgeführt. Noch am selben Tage, einem Sonntage, wurde die gründliche Untersuchung des Schiffes vorgenommen, um am darauf folgenden Werktage sofort mit den erforderlichen Reparaturen beginnen zu können. Es zeigte sich, dass die Berghölzer, das todte Werk, sowie das Deck einer durchgreifenden Kalfaterung bedürftig waren; alle Segel mussten übernäht und einige derselben durch neu anzufertigende Segel ersetzt werden. Die Untersuchung der Lagerung der Propellerachse, sowie dieser Achse selbst ergab einen sehr bedenklichen Zustand. Das Pockholz der Stopfbüchse zeigt sich in dem unteren Theile gänzlich ausgerieben, so dass dort schon Metallcontact vorhanden war; die Achse war infolge dessen an ihrem Ende derart durch Rost zerstört, dass die Metallhülse nur mehr ganz lose aufsaß. Es war also nach dem einstimmigen Urtheile der zurathe gezogenen technischen Organe des Dockpersonales unumgänglich nothwendig, nicht allein die geschädigte Lagerung, sondern auch den rückwärtigen Theil der Achse abzuschneiden und ein neues Stück anzuschweißen. Um gänzlich sicher zu sein, dass mit diesen umfangreichen Arbeiten nicht über das Maß des absolut aus Sicherheitsgründen Erforderlichen hinausgegangen werde, erbat sich Fregattenkapitän Spetzler das Urtheil des leitenden Maschineningenieurs der englischen Schiffsstation; in bereitwilligster Weise erklärte sich dieser Ingenieur, über Aufforderung seitens seines vorgesetzten Commodore, zur Vornahme einer Superrevision der Schäden des NAUTILUS bereit, und das von ihm abgegebene Gutachten stimmte vollständig mit jenem der Organe der Dockgesellschaft überein.

Man glaubte, die Schiffsreparaturen in der Zeit von längstens zwölf Tagen durchführen zu können; die Fertigstellung einer neuen Barkasse sammt

ihren Ausrüstungsgegenständen aber konnte nicht vor dem Verlaufe von drei Wochen in Aussicht gestellt werden.

Nachdem der Schiffscommandant bei seinem Eintreffen in Hongkong den Befehl vorgefunden hatte, möglichst bald in Singapore anzukommen, um dort mit S. M. Schiff SAÏDA[1]) zusammenzutreffen, mit welchem Schiffe ein vom k. k. Reichs-Kriegsministerium, Marinesection, angeordneter Austausch von Personal durchgeführt werden sollte, empfand Fregattenkapitän Spetzler den für die Reparaturen beanspruchten Zeitraum von etwa vierzehn Tagen als eine sehr unangenehme Verzögerung; er beabsichtigte, keinesfalls die Fertigstellung der Barkasse abzuwarten, sondern traf die nöthigen Veranstaltungen, damit dieses Boot dem NAUTILUS nach Singapore nachgesendet werde, um nicht noch eine Woche über die Zeit von vierzehn Tagen, welche für die Schiffsreparatur präliminirt waren, zu verlieren.

Die Geduld des Schiffscommandanten sollte aber noch härtere Proben zu bestehen haben. Die Ingenieure des Dock-Etablissements wollten bei der Herstellung der Propellerachse ein neues Verfahren anwenden, um ein wiederholtes Eindringen von Seewasser zwischen dem Eisenkerne und dem aufgeschobenen Metallringe hintanzuhalten; es sollte nämlich die Messinghülse aufgegossen und somit eine innige Verbindung der beiden Metallflächen erzielt werden. Diese Arbeit misslang, und NAUTILUS, welcher zur Ersparung der Dockmiete nach Vollführung der Kalfaterung der Unterwassertheile am sechsten Tage — 25. — ausgedockt worden war, musste einer neuerlichen Verzögerung seiner Weiterreise entgegensehen. Um die beim ersten Gusse gemachten Fehler zu vermeiden, wurde nun das Gelbmetall nicht in einem Stücke, sondern in vier Partien aufgegossen; man hoffte auf diese Art die früher beim Gusse entstandenen Hohlräume zu vermeiden. Als diese neue Arbeit soweit gediehen war, dass die Achse auf die Drehbank gebracht worden konnte, ließ man das Schiff am 16. October in den ebenfalls der Kowloon-Dockgesellschaft gehörigen Cosmopolitan-Dock schleppen, das Schiff eindocken und die neue Stevenrohrbüchse einlegen und ausbohren. Am folgenden Tage sollte nun die mittlerweile fertiggestellte Achse eingeführt werden. Zuvor ließ aber der Schiffscommandant dieselbe vom leitenden Schiffsmaschinisten genau untersuchen. Diese Untersuchung ergab, dass der neue Guss abermals als misslungen angesehen werden musste. Die Achse hatte sich nämlich bei dem Gusse ungleich erwärmt und theilweise verbogen, wodurch die Metallhülse beim Cylindriren ungleiche Stärken erhielt; außerdem zeigten sich nicht weniger als 38 poröse Gusstellen, die eilig mit Schrauben ausgefüllt und nur oberflächlich verlöthet worden waren.

Unter diesen Umständen verweigerte Fregattenkapitän Spetzler energisch die Annahme des bestellten Stückes; nachdem auch der königliche Oberingenieur, Herr Ferguson, der Ansicht des Commandanten über die als misslungen anzusehende Arbeit beigepflichtet hatte, unterwarf sich die Docksgesellschaft der gestellten Forderung, und nahm noch am selben Tage die Bearbeitung einer unter ihren Materialvorräthen befindlichen, gänzlich neuen Propellerachse für NAUTILUS in Angriff. Bei dieser neuen Arbeit sah man aber von einer Wiederholung des Versuches ab, die Metallhülse durch

[1]) S. M. Schiff SAÏDA war auf der Heimreise aus den australischen und südwestpacifischen Gewässern begriffen.

Guss anzubringen; die Achse wurde auf die erforderliche Stärke abgedreht, und sodann die aus vier Ringen bestehende Hülse aufgetrieben. Diese Arbeit beanspruchte aber trotz Zuhilfenahme von Nachtarbeit wieder eine volle Woche, und NAUTILUS wurde deshalb neuerdings ausgedockt, und erst am 24. October nach Fertigstellung der Achse wieder — zum drittenmale — nochmals eingedockt. Endlich in der Nacht vom 26. auf den 27. October konnte NAUTILUS endgiltig ausgedockt werden.

So ärgerlich für den Schiffscommandanten die langwierige Verzögerung der Arbeit war, so musste doch anerkannt werden, dass die Dockgesellschaft das Möglichste geleistet hatte, und auch gar keine Einwendung dagegen erhob, dass für die mehrfach misslungene Arbeit, sowie für die infolge dessen nothwendig gewordene dritte Dockung des Schiffes keine andere Vergütung geleistet wurde, als ursprünglich festgesetzt worden war. Der Einfluss des k. u. k. Honorar-Generalconsuls Herrn Grote, welcher dem Verwaltungsrathe der Dockgesellschaft angehört, hatte das Seinige dazu beigetragen, dass dem Schiffe nicht zu dem unerwünschten Zeitverluste auch noch Mehrkosten erwachsen waren.

Nachdem das Schiff den Dock in der Nacht vom 26. auf den 27. verlassen hatte, mussten schließlich noch die Bolzen der Kuppelung eingeschliffen werden; diese Arbeit nahm den Rest der Nacht und den größten Theil des folgenden Tages in Anspruch; um 5 Uhr nachmittags endlich war der letzte Hammerschlag gethan, NAUTILUS konnte die Boie vor dem Kowloon-Dock verlassen und die Reise nach Singapore antreten.

So sehr man von allen Seiten bemüht gewesen war, dem Stabe des NAUTILUS den Aufenthalt in Hongkong angenehm zu machen, so war doch — wie der Schiffscommandant dies ausdrücklich in seinem Berichte bemerkt — die Freude an Bord eine allgemeine, dass das Schiff endlich wieder seetüchtig, und zur Fortsetzung seiner Mission in Stand gesetzt war.

Über die Schiffsbewegungen, welche im Hafen von Hongkong während des diesmaligen längeren Aufenthaltes des NAUTILUS platzgriffen, erwähnte der Schiffscommandant das Folgende.

Bei der Ankunft hatte man die folgenden Schiffe vor Anker gefunden: englischer Flagge: das Hafenwachschiff VICTOR EMMANUEL, Thurmschiff WIVERN, Corvetten CURAÇÃO und DARING, Kanonenboote RAMBLER, TWEED und ESK, Avisodampfer VIGILANT. Französischer Flagge: die Corvette PRIMAUGUET und das Kanonenboot VIPÈRE. Bald darauf liefen unter der deutschen Handelsflagge die beiden für China auf den Stettiner „Vulcan"-Werften erbauten Panzerschiffe TING-YUEN und CHEN-YUEN im Hafen ein. Jedes dieser Panzerschiffe, die nach den nordchinesischen Gewässern gebracht werden sollten, hatte zwei für Canton bestimmte Torpedoboote an Bord. Die Ausschiffung dieser 62 *t* schweren Boote mittels Pontons, zu welchen Schlittenbahnen gelegt wurden, bildete eine sehr interessante fachmännische Arbeit, welcher der Commandant und die Officiere des NAUTILUS als Zuseher beiwohnten. Die Bemannung dieser chinesischen Panzerschiffe bestand aus deutschen Kapitänen und Matrosen. Nach der Übergabe der Schiffe sollte diese Mannschaft in die Heimat rückgesendet werden; doch hieß es, dass viele der Leute, die ihrer Wehrpflicht in Deutschland Genüge geleistet hatten, beabsichtigten, bleibend in chinesische Dienste zu treten.

Die chinesischen Panzerschiffe verließen nach Ausschiffung der Torpedoboote — für welche auf ihr Risico unternommene Arbeit die Dockgesellschaft

8000 Dollars vergütet erhielt — den Hafen, und dampften nordwärts; ebenso lief CURAÇÃO zu einer Kreuzung in den chinesischen Gewässern aus. Dafür waren neu angekommen: die französische Fregatte TURENNE, welche schon nach eintägigem Aufenthalte den Hafen wieder verließ; das deutsche Kanonenboot ILTIS; die englischen Schiffe AUDACIOUS und AGAMEMNON, beide aus Port Hamilton, ersteres mit der Commandoflagge des Contre-Admirals Dowell; endlich noch der chinesische Rammkreuzer TSI-YUEN, welcher am 19. October ebenso wie die beiden früher erwähnten Panzerschiffe, unter deutscher Flagge und mit deutscher Bemannung anlangte; am 26. lief dieser Rammkreuzer wieder aus, um sich an die Peihomündung zu verfügen. An Transportfahrzeugen traf das englische Schiff MEXICAN mit Ablösungstruppen für die Garnison ein, und ein russisches Transportschiff berührte für kurzen Aufenthalt den Hafen; dieses letztere Schiff brachte 400 Auswanderer nach Wladiwostok und Saghalien. —

Viel Aufregung wurde in Hongkong während der Dauer der Anwesenheit des NAUTILUS durch einen Fall von Seeräuberei hervorgerufen, wie ein solcher in den dortigen Gewässern seit dem Jahre 1874 nicht mehr vorgekommen war. Den verwegenen chinesischen Seeräubern ist nicht sowohl durch die Thätigkeit der Kriegsschiffe ihr berüchtigtes Gewerbe so sehr verdorben worden, als hauptsächlich durch das stetige Überhandnehmen der Dampfschifffahrt über die Segelschiffahrt. Segelschiffe wurden bei Windstillen und kleinen Brisen von den räuberischen Dschunken angefallen und ausgeplündert; Dampfern gegenüber ist ein solches Vorgehen nicht gut durchführbar. Die neue Methode, wie sie zum erstenmale mit größerem Erfolge an Bord des Flussdampfers SPARK im Jahre 1874 angewendet worden ist, besteht nun darin, dass die Räuber sich als Passagiere an Bord einschiffen, und wenn das Schiff weit genug in See gelangt ist, den Kapitän, die Schiffsbemannung und die übrigen harmlosen Passagiere überwältigen, dann an die Plünderung des Schiffes schreiten, und nun mittels einer Dschunke das Schiff verlassen, dasselbe seinem Schicksale überlassend. In dieser Art wurde das von Hongkong ausgelaufene englische Dampfschiff GREYHOUND am 17. October 1885 in offener See von 40 chinesischen Passagieren geplündert, nachdem der Kapitän ermordet, und mehrere der Schiffsbemannung angehörende Leute verwundet worden waren. Man gab sich in Hongkong keiner Täuschung darüber hin, dass es sehr unwahrscheinlich sei, man werde es vermögen, die Schuldigen zustande zu bringen; »*A body of Pirates may at any time take passage in an outward steamer, with the intention of repeating the exploit, and, given the same conditions as existed on the* GREYHOUND, *it would be impossible to detect them.*« So äußerte sich anlässlich der Besprechung des Falles eines der größten Journale von Hongkong, und empfahl im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen als einzig erfolgversprechende Maßregel gegen die Wiederholung solcher Unthaten, die Einführung einer strengen Leibes- und Gepäcksvisitation der auf ein seegehendes Schiff aufzunehmenden chinesischen Passagiere.

**Von Hongkong nach Singapore.** Die Fahrt von Hongkong nach Singapore — 1420 Meilen — wurde in acht Tagen und 15 Stunden zurückgelegt; beinahe genau die Hälfte der Distanz, nämlich 713 Meilen, wurden hievon mit Segeln, der Rest von 707 Meilen aber unter Dampf zurückgelegt. Frischer NO-Wind führte das Schiff bis südlich von der Paracelsbank, und nachdem

man bei Windstillen und leichten Gegenbrisen bis auf die Höhen von Saïgon hatte dampfen müssen, konnte hier wieder die Segelfahrt aufgenommen werden. Während der ersten unter Segel zurückgelegten Theilstrecke dieser Reise erreichte NAUTILUS vom Mittage des 28. zu jenem des 29. einen Cursweg von 221 Meilen, die größte bisher von dem Schiffe erzielte Leistung. 50 M. kamen hiebei auf Rechnung des günstigen Stromes. Während der ganzen Fahrt von Hongkong bis Singapore hatte man 274 Meilen Stromgewinn zu verzeichnen.

Mit dem Gange der Maschine hatte der Schiffscommandant während dieser Reise alle Ursache, sehr zufrieden zu sein; die langwierigen Reparaturen in Hongkong hatten also wenigstens, soweit man dies jetzt beurtheilen konnte, ihren Zweck auf das beste erreicht. Bei gleichem Dampfdrucke machte die Maschine jetzt um 6—8 Rotationen in der Minute mehr als ehedem, was einem Weggewinne von 0.5—0.7 Meilen in der Stunde gleichgesetzt werden durfte.

Während der Fahrt waren 7 Dampfer, aber gar kein Segelschiff gesichtet worden.

Am 5. November um 8 Uhr morgens ankerte man auf der Rhede von Singapore, mit herzlich erwiderten Hurrahrufen von der Bemannung S. M. Schiffes SAÏDA begrüßt, welche Corvette, auf der Heimreise von einer einjährigen Campagne begriffen, seit einiger Zeit des Zusammentreffens mit NAUTILUS gewärtig, dort vor Anker lag.

**Singapore.** Unsere Leser erinnern sich, dass die ursprüngliche Instruction für den Commandanten des NAUTILUS nur eine beiläufig einjährige Campagne für dieses Schiff ins Auge gefasst hatte; es war projectirt, dass das Kanonenboot mit Benützung des winterlichen NO-Monsuns die Heimreise zu vollführen, und etwa Ende November 1885 in Aden einzutreffen habe. Es wäre also jetzt, da NAUTILUS am 5. November erst in Singapore eingetroffen war, höchste Zeit gewesen, um sich diesem Programme noch anpassen zu können. Doch hatte die leitende Marinebehörde mittlerweile die Absicht gefasst, den NAUTILUS noch auf die Dauer eines weiteren Jahres in der ostasiatischen Station zu belassen. Diese Absicht war in der neuen Instruction zum Ausdrucke gelangt, welche dem Schiffscommandanten während des Aufenthaltes zu Hongkong zugekommen war.

Diese neue Instruction erweiterte den Kreuzungsrayon, welcher bisher dem NAUTILUS zugewiesen war, indem der Schiffscommandant angewiesen wurde, nach erfolgtem Zusammentreffen mit S. M. Schiff SAÏDA in Singapore, die Westküste der Malacca-Halbinsel und jene Hinterindiens bis Rangoon in ihren vorzüglichsten Hafenorten zu besuchen, dann Sumatra, Batavia und Sourabaya auf Java, Macassar auf Celebes, Borneo, die Philippinen, eventuell auch die kleinen Sundainseln zu besuchen, und im Norden auch außer den chinesischen und japanischen Häfen noch Wladiwostok, Saghalien und Petropawlowsk, sowie nach gepflogenem Einvernehmen mit dem k. u. k. diplomatischen Vertreter in Ostasien, die geöffneten Häfen Koreas anzulaufen.

Die Ziele, welche Fregattenkapitän Spetzler bei dieser neuen und wesentlich erweiterten Campagne verfolgen sollte, waren dieselben, die ihm in der ursprünglichen Instruction aufgetragen und vorgezeichnet worden waren. —

Aber nicht allen Jenen, die bisher an den interessanten Reisen des NAUTILUS theilgenommen hatten, war es vergönnt, die Schicksale des liebgewonnenen Schiffes auch noch für die Dauer der bevorstehenden neuen Campagne zu theilen; nach den vom k. k. Reichs-Kriegsministerium, Marinesection, diesfällig erlassenen Befehlen, hatte in Singapore zwischen den beiden Schiffen ein Standesausgleich einzutreten; von der Mannschaft waren alle jene Unterofficiere und Matrosen von NAUTILUS auf SAÏDA zu überschiffen, welche mit Schluss des Jahres 1885 ihrer Präsenzdienstpflicht Genüge geleistet hatten und beabsichtigten, die Beurlaubung zu erbitten; diese Leute waren durch solche Mannschaft von der SAÏDA zu ersetzen, welche mindestens noch ein Jahr präsent zu dienen hatte. Vom Schiffsstabe waren die vier Seecadeten des NAUTILUS, von welchen drei zur Zeit des Zusammentreffens mit SAÏDA schon zu Officieren befördert worden waren, auf die heimwärts segelnde SAÏDA zu überschiffen, hingegen vier Seecadeten nach Wahl des Commandanten der SAÏDA als Ersatz auf den NAUTILUS zu überschiffen.

Der ursprüngliche Schiffsstab des NAUTILUS erfuhr in Ausführung dieser Befehle die nachstehende Veränderung:

Es schifften sich aus: Linienschiffsfähnriche R. v. Pokorny, L. Treitl, J. v. Vukellić und Seecadet R. v. Hirtl; an Stelle derselben schifften sich die Seecadeten Freih. v. Preuschen, S. v. Schluet, J. Graf Firmian und A. Klein an Bord des NAUTILUS ein. Von der Mannschaft gab NAUTILUS 26 Unterofficiere und Matrosen an SAÏDA, letzteres Schiff 32 Mann an NAUTILUS als Ersatz für erstere ab.

Diese Überschiffungen fanden erst statt, nachdem am 9. und 10. die von der obersten Marinebehörde angeordnete eingehende Inspicirung des NAUTILUS durch den Commandanten der SAÏDA, k. k. Linienschiffskapitän H. Fayenz durchgeführt worden war.

Am 12. November verließen beide Schiffe zeitlich morgens zu gleicher Zeit die Rhede von Singapore, und nahmen ihren Weg unter Dampf in die Malaccastraße; bis gegen Sonnenuntergang folgte NAUTILUS dem Schiffe des rangsälteren Commandanten im Kielwasser, und setzte dann seine Reise selbstständig fort.

---

## Von Singapore über Malacca, Dehli und Penang nach Rangoon und Moulmein.

Im Sinne der erhaltenen Instructionen berührte NAUTILUS auf der Fahrt von Singapore nach Rangoon mehrere Zwischenhäfen; es waren dies Malacca, Dehli, Penang. Da die Fahrten zwischen diesen einzelnen Orten durchaus mit Dampf zurückgelegt wurden, auch die Wetterverhältnisse nichts Bemerkenswertes boten, können wir uns hier auf die Anführung der Hauptdaten der einzelnen Fahrten beschränken, ohne uns näher mit den Details der Fahrten selbst zu beschäftigen. Die Strecke von Singapore nach Malacca, 116 Meilen, wurde in 18 Stunden 45 Minuten zurückgelegt; am 13. November um $2^h$ $45^m$ morgens ankerte man auf 12 Kabel Entfernung vom

Lande in $4^1/_4$ Faden Schlammgrund. Auf dieser Fahrt wurde die Beobachtung gemacht, dass die Angaben der Generalkarten mit jenen der Detailblätter nicht in Übereinstimmung waren; auf *Tree*-Island sichtete man eine Baake, welche auf den Karten gar nicht eingezeichnet war. Über diese Wahrnehmungen wurde im Detail an das k. k. hydrographische Amt Bericht erstattet.

**Malacca.** Hier wurde nur ein 24stündiger Aufenthalt genommen; um $7^h$ morgens begab sich der Schiffscommandant in Begleitung mehrerer Herren des Stabes ans Land, und unter Führung des sehr gefälligen Hafenmeisters Kapitän Harmer besichtigte man die Stadt mit den gut eingerichteten öffentlichen Bauten. Dem stellvertretenden Residenten Herrn O'Brien wurde ein Besuch abgestattet.

Bei Tagesanbruch des 14. verließ man den Ankerplatz vor Malacca; die 242 Meilen bis Dehli wurden unter Dampf, zeitweise durch die Führung von Richtsegeln unterstützt, in einem Tage und 10 Stunden zurückgelegt. Beim Kreuzen der sogenannten Dehli-Bank ließ man das Schleppnetz in Verwendung treten, welches eine reiche animalische Ausbeute zutage förderte.

Das Anlaufen des Ankerplatzes vor Dehli ist ein schwieriges; die Küste in ihrer einförmigen Gestaltung bietet keine guten Landpeilungen dar, und eine Richtungsboye wird erst in schon sehr geringer Entfernung sichtbar. Sowohl die Angaben der *Sailing Directions* über den Dehli-Fluss erwiesen sich als veraltet, als auch die auf der Admiralitätskarte Nr. 1353 eingezeichneten Details als unzureichend und theilweise ungenau.

Das Einlaufen in den Fluss hätte nur unter Inanspruchnahme der Dienste eines Locallotsen bewerkstelligt werden können; da aber nach mehrstündigem Verweilen auf dem Ankerplatze vor der Flussmündung ein Lotse noch immer nicht an Bord kam, sendete der Schiffscommandant ein Boot nach Dehli Labuan, welches nach fünfstündiger Fahrt unter strömendem Regen dort ankam. Der das Boot befehligende Officier war vom Fregattenkapitän Spetzler an den dortigen deutschen Consul, Herrn Kehding, gewiesen worden, an welchen man in Singapore ein Empfehlungsschreiben erhalten hatte. Von diesem Consul erfuhr man, dass der damalige Wasserstand des Flusses selbst bei Hochwasser nur 10′ erreiche, so dass ein Einlaufen in denselben für NAUTILUS unter allen Umständen ausgeschlossen war. Um aber die Communication zwischen dem 12 Meilen weit entfernten Schiffe und dem Orte zu ermöglichen, war Herr Kehding so freundlich, seine eigene Dampfbarkasse an Bord des NAUTILUS zu senden, und dieselbe dem Schiffe für die Dauer seines Aufenthaltes gänzlich zur Verfügung zu stellen.

**Dehli.** Am 16. begab sich der Commandant und ein großer Theil des Schiffsstabes, die Dampfbarkasse benützend, ans Land, wo sie von Herrn Kehding und seiner liebenswürdigen Gemahlin auf das Freundlichste aufgenommen wurden. Noch am Abende desselben Tages wurden die Herren des NAUTILUS dem holländischen politischen Chef, Herrn J. A. van Ryn van Alkemade und dessen Gemahlin vorgestellt; es wurden die nöthigen Veranstaltungen getroffen, damit am folgenden Tage eines der interessantesten Objecte von Dehli Labuan, nämlich eine große gut eingerichtete Tabakplantage, besichtigt werden konnte. Gelegentlich dieses Besuches wurde den Herren des NAUTILUS erzählt, dass die Qualität des dort gebauten Tabaks eine ganz vorzügliche sei, und sich dieselbe besonders zur Verwendung als Deckblätter

eigne; infolge dessen werden die Ländereien in der Provinz Dehli beinahe ausschließlich für den Tabakbau verwendet. An 100 Plantagen sollen bereits im Betriebe stehen und ausnahmslos die besten Resultate aufweisen. Diese Plantagen werden meist von Deutschen, Schweizern und Holländern geleitet.

Herr Kebding, welcher sich, wie schon erwähnt, des NAUTILUS auf das Zuvorkommendste annahm, ist Chef der größten in Dehli Labuan etablirten Handelsfirma, welche auch zahlreiche bedeutende Filialen besitzt; zugleich ist Herr Kehding der einzige an diesem Orte accreditirte europäische Consul. Deshalb war er auch über die Angehörigen anderer Staaten unter den in Dehli lebenden Europäern auf das Genaueste informirt; er wusste dem Fregattenkapitän Spetzler mitzutheilen, dass sich daselbst zehn Österreicher, worunter fünf Seeleute aus Lussin, befänden.

Bei der Rückkehr an Bord gab Herr Kehding und ein junger Österreicher, namens Klinger, den Herren des NAUTILUS das Geleite bis an Bord des Schiffes; hier wurde ein Frühstück beim Schiffscommandanten servirt und hierauf herzlichster Abschied genommen. Um 3 Uhr nachmittags des 18. setzte NAUTILUS sich in Bewegung, um zunächst Penang anzulaufen.

Diese Fahrt, 141 Meilen, wurde in 21¼ Stunden vollführt; am 19., eine Viertelstunde nach der Mittagszeit, ankerte man vor Penang auf dem für Kriegsschiffe reservirten Ankerplatze. In den Morgenstunden hatte man mit der eben aus dem Hafen von Penang ausgelaufenen Corvette SAIDA das Erkennungssignal gewechselt.

**Penang.** Bald nach der Ankunft des Kanonenbootes kam der k. und k. Consul Herr Morstadt an Bord, und brachte die für das Schiff aus Singapore nachgesendete Post und die eben telegraphisch eingetroffene Nachricht, dass die militärische Action der Engländer in Ober-Burmah bereits ihren Anfang genommen hatte. Auf Grund dieser Nachricht beschloss Fregattenkapitän Spetzler, in Penang nur so lange Zeit zu verweilen, als dies für die Ergänzung des Kohlenvorrathes unumgänglich nöthig sein würde, und dann ohne Zeitverlust nach Rangoon abzugehen. Die Beschaffung der erforderlichen 34 *t* Kohle dauerte jedoch, trotz sofort eingeleiteter Bestellung, bis zum Mittage des folgenden Tages. Als aber diese 34 *t* Kohle binnen 2 Stunden eingeschifft waren, wurde sofort geheizt, und um $3^h 45^m$ nachmittags des 20. in Bewegung gesetzt.

Im Laufe der fünftägigen Reise nach Rangoon wurden 756 Meilen durchfahren; im ganzen konnte man auf Theilstrecken von zusammen 146 Meilen die Hilfe der Gaffelsegel in Anspruch nehmen. Als gegen Mittag des 22. eine günstiger sich anlassende Brise die Führung von Quersegeln gestattete, ließ der Schiffscommandant sofort die Feuer zurückschieben und Segel setzen; aber schon nach dem Verlaufe von nur zwei Stunden, während welcher nur 3 Meilen Weges gemacht worden waren, musste man zum Gebrauche der Maschine zurückkehren.

Um 2½ Uhr morgens des 25., auf 3 Meilen von der *Fairway*-Boye, wurde ein Flusslotse an Bord genommen, welcher dem Commandanten rieth, das Schiff sofort vor Anker zu legen, um das Einsetzen von Stauwasser zur Fortsetzung der Fahrt abzuwarten, da der mit einer Geschwindigkeit von 6 Meilen setzende Strom zur Zeit das Einlaufen in den Fluss nicht gestattete. Um 11¼ Uhr vormittags konnte man erst die Fahrt erneuert aufnehmen. Nach fünfstündiger Fahrt, welche durch den jetzt günstigen Strom wesentlich

gefördert wurde, brachte man das Schiff vor Rangoon, auf 0,6 Kabel vom Quai, in $6^1/_4$ Faden Wasser vor Anker.

Über die hydrographischen Wahrnehmungen während dieser Reise, sofern sie zu einer Verbesserung der Seekarten oder Vervollständigung und Richtigstellung der Segelhandbücher Anlass boten, berichtete der Schiffscommandant in eingehender Weise an das k. k. hydrographische Amt.

**Rangoon.** Gleich nach der Ankunft des Schiffes stattete der Schiffscommandant seine officiellen Besuche bei dem Gouverneur von Britisch-Burmah, *Chief-Commissioner* Bernard, beim commandirenden General in Rangoon Herrn Buck, dann bei den stellvertretenden Commandanten der angetroffenen englischen Kriegsschiffe: BACCHANTE, TURQUOISE, MARINER, WOODLARK und SPHINX, sowie beim k. und k. Consul Herrn Philippi ab. Contre-Admiral Richards, welcher seine Commandoflagge an Bord der BACCHANTE führte, war ebenso wie die Commandanten der TURQUOISE, des MARINER und des WOODLARK, bei der operirenden Armee im Felde, von der Schiffsabtheilung abwesend.

Die gemachten Besuche wurden umgehend an Bord des NAUTILUS erwidert; der commandirende General war hiebei von zwei Adjutanten, der Gouverneur von dem Staatssecretär Herrn Lymes begleitet.

Diese Besuche und Gegenbesuche waren diesmal für den Commandanten nicht die einfache Erfüllung einer Höflichkeitspflicht, sondern auch die willkommene Quelle von Informationen über den eben im Gange befindlichen Krieg.

Seit längerer Zeit schon hatte auf englischer Seite der Wunsch bestanden, Ober-Burmah tributär zu machen, oder dieses Land womöglich gänzlich zu annectiren. Ein unmittelbarer Anlass, diesen Wunsch durch militärisches Vorgehen zu realisiren, ergab sich durch die Weigerung des in seinem Lande sehr unbeliebten Königs Thebaw, der Einsetzung eines Schiedsgerichtes zuzustimmen, welchem entstandene Streitigkeiten zwischen dem Könige und einer englischen, die Ausfuhr von Teakholz betreibenden Handelsgesellschaft, zur Austragung überwiesen werden sollten.

Ein dem Könige in dieser Sache zugesendetes Ultimatum wurde in ausweichender Form beantwortet; wenige Tage später hatte man von englischer Seite 11.000 Mann an die Grenze des Territoriums von Ober-Burmah gesendet, und am 16. November verkündigte eine Proclamation des englischen Generals Prendergast, „dass der grausame König seine Herrschaft verwirkt habe“.

Den Worten der Proclamation folgten bald die kriegerischen Thaten. Schon am 17. fiel die starke Grenzfestung Minlah, wobei die Engländer kaum ein Opfer von etwa 40 Mann zu beklagen hatten. Die Gegner hatten nur sehr lau gekämpft; nun zogen sie sich eiligst zurück, und die englische Flusscolonne, kaum durch unbedeutende Plänkeleien in ihrem Vordringen behindert, gelangte schon am 30. November vor Mandalay, wo sich der König bedingungslos den Engländern ergab, und seine Armee die Waffen streckte.

Am 5. December langte der entthronte König mit einigen Frauen seiner Familie an Bord eines Dampfers der Irrawaddy-Flussdampfschiffahrts-

Geeellechaft in Rangoon an; daselbst wurde der König mit dem Hofstaate an Bord dee Transportschiffes CLIVE überschifft nnd nach Madras gesendet [1]).

Im Lande sah man den eehr unbeliebten König ohne jedee Bedauern echeiden; die Bevölkerung hoffte von der nnn in die Rechte des Könige eintretenden englischen Regierung eine durchgreifende Bessernng der inneren Zustände dee Landes.

Nach der Einnahme der Hauptstadt uud Entthronung des Königs ließ General Prendergast einen Theil seiner Truppen noch bie Bahmo vorgehen; nach der militärischen Besetzung des ganzen Landes sollten an 8000 Mann englischer Truppen in den Garnisonen verbleihen. Die vorgefundenen Erdwerke wurden geechleift, die Eiusetzung einer Civilverwaltung nach englischer Colonialart wurde ohne Sänmen allseitig in Angriff genommen.

Übor die Streitkräfte, welche die in so knrzer Zeit glücklich zn Ende gebrachte Expedition gegen Ober-Burmah vollführten, erhielt Fregattenkapitän Spetzler die folgeuden Detailangaben:

Im ganzen wurden 11.000 Mann Trnppen mit einem Train von nicht weniger ale 7000 Mann verwendet.

Der Vormarsch geechah in zwei Colonnen, von welchen die größere den Irrawaddy-Flues, die kleinere die Straße über Tongn nnd Mingyan benützte.

Der Hauptcolonne gehörten die folgenden Trnppentheile an:

Drei Bataillone englischer Infanterie; eieben Bataillone eingeborener Trnppen; eeche Batterien Artillerie; eechs Compagnien Sappeure und Mineurs, endlich die *Naval Brigade*.

Die zweite oder Nebencolonne bestand aus einem Halbbataillon englischer Infanterie, zwei Bataillonen eingeborner Truppen, einer Geniecompagnie und einer Elefanten-Berghatterie.

Alle der Hauptcolonne angehörenden Truppen waren aus Indien herbeigezogen worden; von den Trnppen der Nebencolonne war ein Bataillon aus Bombay gekommen, der Reet gehörte zur Garnison von Britisch-Burmah.

Einige Abtheilungen Cavallerie wurden den operirenden Streitkräften zwar ebenfalle nachgeschoben, kamen aber infolge der raschen Beendigung des Feldzuges nicht mehr zur Verwendnng.

Die ganze Streitmacht war, nnter dem Oberhefehle des Generals Prendegast gestanden; unter ihm hatten die drei Brigadiere Normann, White und Foord commandirt.

Die Marine-Brigade wurde von dem Commandanten der TURQUOISE, Capitän Woodward befehligt; sie bestand aus 500 Mann, welche den Bemannungen der in Rangoon anwesenden Kriegsschiffe entnommen worden waren. Die Vorwendung dieser Marine-Brigade war eine eehr wichtige, nnd den speciellen Geschicklichkeiten der Seeleute angemeesene. Die Truppen der Marine-Brigade bildeten die Tête der Fluescolonne, hatten den Eclairenrsdienst an der Tête dieser Colonne zn besorgen nnd wnrden auf den zahlreichen Flussdampfern, Lichterbooten und Dampfbarkassen, über welche die Flnsscolonne naturgemäß verfügte, zur Bedienung der anf dieeen Fahrzengen inetallirten Kanonen, Mitraillensen nnd der Spieren-Torpedos verwendet, welche man zur Bewältigung etwaig vorbereiteter Stromsperren, Barrikaden n. s. w. der Fluescolonne von Seite der Schiffsabtheilung mitgegeben hatte.

---

[1]) Vgl. Reise S. M. Schiffes FRUNDSBERG 1885—1886 nach Ostindien, S. 114.

Das schwimmende Material für den Transport und den Nachschubsdienst bei der Expedition war zum größten Theile von der Gesellschaft der Irrawaddy-Dampfschiffahrt geliefert worden. Diese Gesellschaft besitzt 35 Dampfer von der Größe bis zu 600 *t*. Diese Dampfer führten an ihren Seiten je zwei große, starke, flachgehende Fahrzeuge — *Flats* — von welchen aus die Ausschiffung der Truppen sowie des Kriegsmateriales an jedem beliebigen Punkte der Stromufer anstandslos vor sich ging.

Diese Angaben scheinen das in Rangoon allgemein gehörte sehr günstige Urtheil über Anlage und Ausrüstung der Expedition vollauf zu bestätigen; der unerwartet rasche und vollkommen erfolgreiche Verlauf der Expedition darf zu großem Theile auf die zweckentsprechende Vorbereitung derselben zurückgeführt werden, obgleich die gegnerischen Streitkräfte den Engländern auch an Zahl nicht gewachsen waren (man schätzte sie auf etwa 8000 Mann) und keineswegs besondere Widerstandskraft an den Tag legten. Unter den Führern der Burmesen sollen sich zwei ehemalige italienische und ein französischer Officier befunden haben.

Während der Campagne nach Ober-Burmah hatte man sich auf englischer Seite veranlasst gefunden, den Sicherheitsdienst in Rangoon zu verstärken; es kamen jedoch keinerlei wie immer geartete Ruhestörungen vor; die Antheilnahme an dem Verlaufe des Krieges gegen ihre Stammesbrüder in Ober-Burmah war bei den Eingebornen von Rangoon nur eine sehr kühle.

Die Garnison, welche in Rangoon zurückgelassen worden war, bestand aus je einem Bataillon englischer und eingeborner Infanterie, einer Batterie und einer Geniecompagnie. Außer den schon früher genannten Schiffen der königlichen Flotte waren von Fahrzeugen der indisch-englischen Marine noch gegenwärtig: CLIVE, CANNING, ENTREPRISE, SIR WILLIAM PEEL und INVESTIGATOR.

Am 2. December feierte man in Rangoon die vollzogene Occupation von Ober-Burmah; es wurden die üblichen 21 Kanonenschüsse abgegeben, und S. M. Schiff NAUTILUS, zur Theilnahme an dieser Siegesfeier eingeladen, führte die kleine Flaggengala.

Nachdem Fregattenkapitän Spetzler durch die ihm von allen Seiten entgegengebrachte gefällige Unterstützung in Betreff der Sammlung von handelspolitischen Daten über Rangoon, schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit den Hauptzweck seines Besuches in diesem wichtigsten Handelshafen Britisch-Burmahs als erfüllt ansehen durfte, verließ er am 5. December um 2 Uhr nachmittags Rangoon, und nahm, nachdem um 7 Uhr abends der Flusslotse in der Nähe der *Fairway Boye* ausgeschifft worden war, den Curs gegen Double-Island, wo aber bei Beginn des Flutstromes in 7 Faden Tiefe geankert werden musste. Gegen 3 Uhr morgens, als Stanwasser eintrat, wurde die Fahrt fortgesetzt, welche namentlich wegen der wechselnden und mitunter sehr starken Strömungen ganz besondere Aufmerksamkeit erfordert. Besonders in der Nähe der Sittang-Bänke steigert sich die Stromstärke oft derart, dass ein auf diese Bänke gerathendes Schiff meist als verloren angesehen werden muss. Die Flusskarten fand Fregattenkapitän Spetzler sowohl bezüglich des Rangoon- als des Moulmein-Flusses nicht verlässlich, da das Bett der Flüsse sowohl als auch die Contouren der Ufer fortgesetzten Veränderungen unterworfen sind. Allerdings befassen sich die Hafenbehörden unausgesetzt mit der Auslothung, Beobachtung und Markirung des Fahrwassers, aber trotzdem kann nur ein localkundiger Lotse von den ausgebrachten Signalen soweit

sicheren Nutzen ziehen, dass er ein Schiff ungefährdet durch die unzähligen Fährlichkeiten zu bringen vermag. Es ist auch keinesfalls zu rathen, in diesen Flussregionen die Dienste eines solchen Lotsen etwa entbehren zu wollen.

Am 6. December um 5 Uhr nachmittags wurde NAUTILUS vor Moulmein verankert.

**Moulmein.** Moulmein wird nicht allzuoft von Kriegsschiffen besucht; zumal ein Kriegsschiff unserer Flagge war in diesem Orte eine Erscheinung, welche sozusagen die ganze Einwohnerschaft auf die Beine brachte. Schon am Tage nach der Ankunft erhielt der Schiffscommandant den Besuch des provisorischen politischen Chefs, *Acting Comissioner Colonel Furlong*, welcher Würdenträger bei diesem Besuche von zwei *Captains* der *Volunteers* begleitet war. Diesen Herren folgten aber in der kürzesten Zeit noch zahlreiche andere Notabilitäten der Stadt, welche alle den Wunsch kundgaben, den Commandanten und die Herren des Schiffsstabes kennen zu lernen, und das Schiff besichtigen zu dürfen. Hieraus entwickelten sich eine Menge von persönlichen Beziehungen und Bekanntschaften, welche zwar viel Angenehmes im Gefolge hatten, aber auch durch die Pflicht zu sehr vielen Gegenbesuchen einen großen Theil der für den Aufenthalt zu Moulmein ohnehin nur kurz bemessenen Zeit in Anspruch nahmen.

Der wirkliche politische Chef zu Moulmein, *Comissioner Plant*, war, wie schon angedeutet, zur Zeit der Ankunft des NAUTILUS von seinem Amtssitze abwesend gewesen; doch kehrte er nach wenigen Tagen nach Moulmein zurück, so dass der Commandant noch Gelegenheit fand, seine und seiner liebenswürdigen Gemahlin Bekanntschaft zu machen.

Die gesammte europäische Bevölkerung von Moulmein überbot sich während der Aufenthaltsdauer des NAUTILUS gegenüber dem Commandanten und dem Schiffsstabe in Aufmerksamkeiten und Liebenswürdigkeiten aller Art; selbst in der größten Gluthitze der Mittagsstunden konnte man sich keine Ruhe gönnen, wenn man den erwachsenen gesellschaftlichen Pflichten nur einigermaßen nachkommen wollte. Concerte, Bälle, Ausflüge in die Umgebung wechselten in raschester Folge; man hatte alle Gelegenheit, nicht nur recht viel Interessantes im Fluge zu sehen, sondern auch wertvolle Daten zu sammeln, welche wir noch an anderer Stelle dieser Besprechung zu benützen Gelegenheit haben werden. Unter den in Moulmein ansässigen sechs deutschen Familien, war es namentlich jene des Herrn Beenken, welchem sich der ganze Schiffsstab des NAUTILUS zu lebhaftem Danke in jeder Richtung verpflichtet fühlte. Die Officiersmesse der *Volunteers* veranstaltete zu Ehren des NAUTILUS ein festliches Diner zu 36 Gedecken, welches von dem Obersten Furlong präsidirt wurde; ein schwungvoller von diesem Obersten ausgebrachter Toast, schloss mit dem Ausdrucke des Wunsches, „es möge der Besuch von Moulmein durch ein k. k. Kriegsschiff recht bald und möglichst oft Wiederholung finden; die hochgeschätzten Bundesgenossen Englands und Freunde seines Volkes können eines herzlichen Empfanges daselbst stets gewärtig sein“.

Aber nicht allein bei der europäischen Bevölkerung von Moulmein erweckte die Anwesenheit des NAUTILUS Interesse; auch in der eingebornen Bewohnerschaft zeigte sich ein solches. Die Municipalität ließ infolge zum Ausdrucke gekommener Wünsche beim Schiffscommandanten officiell anfragen, ob die Besichtigung des Schiffes auch für Eingeborne gestattet werden würde;

auf die bejahende Antwort, die Fregattenkapitän Spetzler dieser Anfrage zutheil werden ließ, begann nun der Besuch des Schiffes durch Eingeborene ein so lebhafter zu werden, dass der NAUTILUS — wie Fregattenkapitän Spetzler sich ausdrückt — „geradezu ein Wallfahrtsort für die gesammte eingeborene Bevölkerung wurde“. Der genannte Schiffscommandant erklärt diesen außerordentlichen Zudrang nicht allein durch den Wunsch, überhaupt ein Kriegsschiff in seinen Einzelnheiten kennen zu lernen, sondern auch durch die verbreitet gewesene Meinung, es stehe die Ankunft dieses Kriegsschiffes mit den eben stattgehabten und immerhin noch nicht völlig abgeschlossenen kriegerischen Ereignissen im Lande der Stammesgenossen, in irgend einem Zusammenhange.

Nach einem fünftägigen, in jeder Richtung sehr angenehmen und lehrreichen, auch von dem ununterbrochen schönsten Wetter begünstigten Aufenthalte, verließ NAUTILUS am 12. December in den frühen Morgenstunden den Ankerplatz von Moulmein.

---

## Von Moulmein über Salanga, Lankava und Quedah nach Penang, dann über Acheen, Nias, Padang und Bencoelen nach Batavia.

Die Fahrt von Moulmein nach Salanga, war von den Windverhältnissen sehr begünstigt; von den im ganzen während dieser Fahrt durchlaufenen 551 Seemeilen — nur 4 Meilen mehr als die allerkürzeste Fahrtdistanz zwischen diesen beiden Orten beträgt — wurden nur 61 Seemeilen unter Dampf zurückgelegt, der ganze übrige Theil aber im Curse gesegelt. Die kurze Strecke, welche auf die Dampffahrt entfiel, bestand aus dem vom Ankerplatze im Flusse bis zum Erreichen des freien Fahrwassers in See durchlaufenen Wege, und zu Ende der Fahrt aus einer Strecke von 27 Meilen zur Umschiffung des Südendes der Insel Salanga oder Junkseylon, sowie zum Aufsuchen des Ankerplatzes vor der Mündung des Pucket-Flusses. Man ankerte dort am 17. December um $5^1/_2$ Uhr nachmittags in 4 Faden Schlammgrund, auf 21 Kabel von der Flussmündung entfernt.

**Salanga (Junkseylon).** Diese Insel bildete einst ein unabhängiges Sultanat, wurde aber dann Siam tributpflichtig und ist seit neuerer Zeit diesem Staate gänzlich einverleibt. Die Anwesenheit eines siamesischen Kriegsschiffes auf der von NAUTILUS besuchten Rhede brachte diese Staatsangehörigkeit zum Ausdrucke. Das erwähnte Schiff ist ein kleiner Raddampfer von 500 *t* und yachtartiger Einrichtung; es wurde von einem Deutschen, namens Vil, befehligt. Der einzige auf der Insel lebende Europäer war ebenfalls ein Deutscher, namens Weber; der Officier des siamesischen Stationsschiffes, welcher zur Begrüßung an Bord des NAUTILUS erschien, war ein Engländer. Von diesen Herren erhielt Fregattenkapitän Spetzler schätzenswerte Auskünfte über die Verhältnisse von Junkseylon, soweit dies während der kurzen Aufenthaltsdauer thunlich war; es sei bemerkt, dass Herr Weber, seit einer längeren

Reihe von Jahren auf der Insel ansässig, in naturhistorischer Richtung sehr thätig gewesen ist; ganz besonders hat er sich mit der Ornithologie der Insel beschäftigt, und hat auch eine Sammlung aller auf Salanga vorkommenden Vögel an das Berliner naturhistorische Museum gesendet. Für Freunde der Ornithologie mag es von Interesse sein zu erfahren, dass die erwähnte Sammlung vom Naturforscher Dr. Müller in einem eigenen Werke, „*Die Ornis von Salanga*" bearbeitet worden ist; unter Nr. 112 ist in diesem Werke eine bishin unbekannte Vogelgattung beschrieben, und ist dieselbe nach dem Namen des Einsenders benannt worden.

Nach wenig mehr als eintägigem Aufenthalte, am 19. December um $6^1/_2$ Uhr morgens, verließ NAUTILUS den Ankerplatz vor Salanga.

So wie die Fahrt von Moulmein nach Salanga, so war auch die Fahrt von Salanga nach der Insel Lancava von günstigen Brisen begleitet. Nur zum Erreichen des freien Fahrwassers, und zu Ende der Fahrt zum Erreichen des Ankerplatzes wurde die Maschine benützt; von der 141 Meilen langen Fahrtstrecke wurden im ganzen nur 28 Meilen unter Dampf, der Rest unter Segeln zurückgelegt. Am 20. December, um 11 Uhr vormittags, ankerte man in *Bass Harbour* auf Lancava, in 5 Faden guten Schlammgrundes.

**Bass Harbour auf Lancava.** Der an Naturschönheiten sehr reiche Hafen von Lancava besitzt nur eine sehr ärmliche Niederlassung von Eingeborenen, welche in elenden Fischerhütten ihr Dasein fristen; weder am Lande noch im Hafen fand man jemanden, mit dem ein irgendwie lohnender Verkehr hätte angebahnt werden können. Die Lage des Hafens, die Beschaffenheit seiner Zufahrten, und das Inselgewirre, von welchem der Hafen umlagert ist, veranlassten aber den Schiffscommandanten zu der Bemerkung: dass dieser Punkt eine bedeutende maritim-strategische Wichtigkeit erlangen könnte; besonders geeignet würde er nach der Ansicht des Fregattenkapitäns Spetzler zur Operationsbasis einer Torpedobootsflottille werden können, und selbst eine Flotte größerer Schiffe fände in diesem Hafen einen Punkt, welcher eine rasche Entwicklung unter dem Schutze hoher Inseln ermöglicht, und dessen Einfahrten mit Leichtigkeit durch Minenlinien verlegt werden könnten. —

Die vergleichsweise Muße, welche man in dem öden Hafen fand, ließ Fregattenkapitän Spetzler durch die Vornahme von Geschützscheibenschießübungen aus dem Boote benützen.

Am 21. December um $7^1/_2$ Uhr morgens wurde gelichtet und der Hafen verlassen.

Auf Grund der Mittheilungen, welche der Schiffscommandant während seiner Anwesenheit auf Salanga über den gleichfalls siamesischen Besitz von Quedah erhalten hatte, war der Beschluss gefasst worden, auch diesen Punkt zu besuchen; dieses Reiseziel war nur 34 Meilen von Bass Harbour entfernt. Beim Anlaufen fand man in See leichten ONÖstlichen Wind, welcher das Einhalten eines directen Curses gegen Quedah nicht gestattete; man musste sich demnach mit einem Segelborde von nur 15 Meilen begnügen, und den Rest der kurzen Fahrt unter Dampf zurücklegen. Nach 10stündiger Reise war man an Ort und Stelle. Das Anlaufen des Ankerplatzes bietet hier keine besonderen Schwierigkeiten, doch müssen Schiffe von nur einigermaßen größerem Tiefgange auf große Entfernung vom Lande zu Anker gehen; NAUTILUS lag in 4 Faden Wasser auf $3^1/_2$ Meilen vom flachen Strande entfernt.

**Quedah** (malayisch: *Kwida*). Obwohl in ähnlicher Weise, wie Salanga, eine Dependenz des siamesischen Reiches, hat Quedah noch eine Art äußere Selbständigkeit bewahrt, und zahlt nur jährliche Tribute an Siam; ein Sultan ist der unmittelbare Herrscher des Landes.

Von diesen Verhältnissen durch die in Salanga erhaltenen Aufschlüsse in Kenntnis gesetzt, machte sich der Schiffscommandant beim Anbruch des auf die Ankunft des Schiffes folgenden Tages, von einem großen Theile seines Stabes begleitet, auf den Weg, um dem Sultanate und dessen Beherrscher einen Besuch abzustatten. Nach dreistündiger Ruderfahrt lag die Capitale und zugleich einzige Stadt des Reiches vor den Augen der Besucher. Bei der Mündung des Flusses, an welchem diese Stadt liegt, hatte ein Staatsboot mit rother Flagge dem Boote des NAUTILUS entgegengerudert, und übernahm nun das Geleite desselben bis zur Stadt. Nachdem die Boote an einem Pfahldamme angelegt hatten, wurde man beim Betreten des Landes von zwei Herren empfangen, von welchen der eine sich als der erste Minister des Sultans, der andere als dessen Secretär und zugleich als Dolmetsch zu erkennen gaben. Die Excellenz theilte dem Schiffscommandanten unter dem Ausdrucke des lebhaftesten Bedauerns mit, dass der Sultan leider nicht das Vergnügen werde haben können, die Herren des NAUTILUS persönlich zu empfangen, da er eben zwei Tage früher mit seiner Dampfyacht eine Küstenreise angetreten habe. Doch wurde beigefügt, dass als Vertreter des Sultans dessen Oheim, sowie der Premierminister die Ehre haben würden, den Officieren des fremden Kriegsschiffes die Honneurs zu machen.

Nach diesen einleitenden Höflichkeitsbezeugungen wurden nun zwei schöne, mit australischen Pferden bespannte und von reich livrirten Dienern geleitete Equipagen bestiegen, welche sich alsbald gegen den Gartenpalast des Sultans in Bewegung setzten. Dieser Palast wurde nach einer dreiviertelstündigen Fahrt erreicht.

Der Palast erwies sich als ein kleiner, freundlich gelegener Holzbau, welcher in etwas erhabener Lage in der Mitte eines großen, aber schattenlosen Gartens errichtet ist, und gewöhnlich die Gäste des Sultans beherbergt. Hier wurde ein alle Anerkennung verdienendes Mahl servirt, und nach kurzer Zeit kehrte man in gleicher Weise wie man gekommen war wieder zur Stadt zurück. Daselbst wurden die recht unansehnlichen Bauten der Stadt in Augenschein genommen, und endlich der Rückweg nach dem Schiffe angetreten. Der Premierminister wollte die Höflichkeit noch weiter treiben und den Herren des NAUTILUS das Geleite selbst noch bis an Bord des Schiffes geben; mit Rücksicht auf die große Distanz vom Schiffe, und auf den Umstand, dass sich bei Annahme dieser Begleitung die Nothwendigkeit ergeben hätte, den Minister mit seinem Gefolge wieder ans Land zurückrudern zu lassen, verbat sich Fregattenkapitän Spetzler diese Aufmerksamkeit; doch konnte er nur soviel erreichen, dass der Minister davon Abstand nahm, die Herren bis an Bord des Schiffes selbst zu begleiten; bis zur Mündung des Flusses wollte er unter allen Umständen mitfahren. Man stieg also in das Boot des NAUTILUS ein, in welchem der Minister und der mittlerweile herbeigerufene Hofarzt, ein junger Mann aus Ceylon, welcher des Englischen vollständig mächtig war, ebenfalls Platz nahmen.

Während der 7 Meilen langen Flussfahrt sichtete man eine große Anzahl von Krokodilen und Affen. Nach zwei Stunden war die Flussmündung erreicht und es wurde nun in einem Hause eine kurze Rast gehalten, während welcher

die vom Schiffe mitgenommenen Vorräthe aufgetischt wurden. Fregattenkapitän Spetzler bemerkt, dass »bei gutem Appetite und fröhlicher Stimmung die strenge religiösen Ansichten der mohamedanischen Excellenz sich auffallend schnell lockerten. Die Enthaltung von geistigen Getränken wenigstens wurde durchaus nicht beobachtet, und die aus der Heimat des NAUTILUS mitgebrachten Producte, wie Dreherisches Bier, ungarische Weine und Maraschino, fanden als culturelles Bindemittel die gebürende Anerkennung, und festigten das neugeknüpfte Freundschaftsband immer inniger.« In dieser gehobenen Stimmung wurde es nun neuerdings recht schwer Se. Excellenz zum Aufgeben des Vorsatzes zu bewegen, seine Begleitung doch noch bis an Bord des Schiffes auszudehnen; endlich gelang dies doch, und man trennte sich auf das herzlichste, unter feierlichem Versprechen eines Wiedersehens — in Europa.

Als der Schiffscommandant gegen 9 Uhr abends mit den übrigen Herren des Stabes an Bord zurückkehrte, erfuhr er, dass inzwischen das landesübliche Geschenk für die Schiffsmannschaft — ein lebender Ochse — an Bord gebracht worden war. Dieses nicht unwillkommene Geschenk wurde der Mannschaft zur Veranstaltung eines Extraschmauses überlassen; und der Schiffscommandant meinte, es dürften durch dasselbe auch unter den Matrosen des NAUTILUS sympathische Regungen für das menschenfreundliche Land und dessen Herrscher, den Sultan *Abdul Ahmed Alimscha Jang Sipertuan Kidah*, wachgerufen worden sein. —

Am Morgen des folgenden Tages, am 23. December, setzte NAUTILUS unter Segel, um zunächst Penang anzulaufen. Unter günstiger Brise erreichte man bis zu sechs Meilen Fahrt, und der Commandant gab sich der Hoffnung hin, noch im Laufe der Nacht Penang mit Segel allein zu erreichen; doch zwang ihn das Schralen der Brise über einen Theil der Nacht vor Anker zu gehen, und bei Tagesanbruch die Fahrt, statt wie gehofft mit Segeln, unter Dampf zu beendigen. Um 9 Uhr vormittags des 24. ankerte man vor der Stadt Penang.

Es mag eigens bemerkt werden, dass der Schiffscommandant die Fahrten seit dem Verlassen von Singapore, welche durch die Gunst des Wetters wenig Anstrengung seitens der Schiffsbemannung erforderten, vorzugsweise zur Einübung der Mannschaft in den verschiedenen Gefechtsexercitien verwenden ließ; das Schiff hatte, wie wir uns erinnern, in Singapore nahezu den dritten Theil seiner Mannschaft gewechselt, und die vorerwähnten Übungen, nach nahezu gänzlich erneuerten Schiffsrollen, waren also nothwendig, um die Bemannung auf denselben Grad gleichmäßiger Ausbildung zu bringen, den sie vor den vorgenommenen Wechslungen schon besessen hatte. Die günstigen Gesundheitsumstände an Bord, das schöne Wetter, und auch eine für die tropische Gegend keineswegs allzuhohe Temperatur — 27.5° C. im Mittel, 32° im Maximum — förderten den befriedigenden Fortgang in der Ausbildung der neuen Mannschaft wesentlich.

**Penang.** Es war für den Stab und die Mannschaft des NAUTILUS ein günstiges Zusammentreffen, dass der Aufenthalt des NAUTILUS in dem viel ressourcenreicheren Hafen von Penang, gerade auf die Weihnachtsfeiertage fiel, während deren die sonst stets sehr fleißig vorgenommenen Übungen, Schulen u. dgl. den bestehenden Vorschriften nach ausgesetzt werden durften. Der sechstägige Aufenthalt im Hafen von Penang wurde demnach der Hauptsache

nach als Ruhe- und Erholungszeit behandelt. Der Schiffsstab benützte diese Ruhezeit, um nicht nur Penang selbst, sondern auch die am Festlande liegende, ebenfalls zu den *Straits Settlements* gehörende englische Niederlassung Wellesley zu besuchen, und die daselbst herrschenden Verhältnisse kennen zu lernen.

Der Gouverneur von Penang, Herr Irving, war so freundlich, dem Schiffsstab zu dem bei ihm stattfindenden Weihnachtsdiner gleich nach der Ankunft des Schiffes eine Einladung zuzusenden; dem Schiffscommandanten stellte er eine Wohnung in der am *„Peak“* liegenden Gouvernements-Villa zur Verfügung. Das letztere Anerbieten musste Fregattenkapitän Spetzler allerdings aus Dienstesrücksichten ablehnen, da er durch den Aufenthalt auf dem *Peak* einem zu großen Zeitverluste bei der Besorgung seiner mannigfachen Dienstesgeschäfte ausgesetzt gewesen wäre; doch besuchte er diese sehenswerte Residenz des Gouverneurs in Begleitung des k. u. k. Consuls und eines großen Theiles des Schiffsstabes. Die Sommervilla liegt 2700′ über der Meeresfläche, und bietet einen besonders schönen Aussichtspunkt, welcher auf außerordentlich gut angelegten und erhaltenen Straßen erreicht wird, die unausgesetzt durch die reichste tropische Vegetation hindurch führen.

Für die Fahrt nach der schon erwähnten Niederlassung Wellesley wurde den Herren des NAUTILUS ein eigener kleiner Dampfer zur Verfügung gestellt; dieser Ausflug setzte die Besucher auch in die Lage, die Dockanlagen an dem Pry-Flusse, sowie eine große Zuckerplantage sammt der dazu gehörenden Fabrik in Augenschein nehmen zu können.

An fremden Kriegsschiffen liefen während der Anwesenheit des NAUTILUS drei in den Hafen von Penang; es waren dies: der siamesische Raddampfer APOLLO, welchen man schon in Salanga hatte kennen lernen, und die holländischen Schiffe: Kreuzer erster Classe TROMP und Kanonenboot SAMARANG. Die beiden holländischen Schiffe kamen aus Batavia; TROMP führte die Quarantaineflagge und es hieß, dass an Bord mehrere Cholerafälle mit tödtlichem Ausgange vorgekommen waren.

Der Weihnachtsabend wurde an Bord des NAUTILUS nach der von altersher in der k. k. Kriegsmarine üblichen Weise gefeiert; das Diner in der Officiersmesse, zu welchem der Schiffscommandant und die Seecadeten als Gäste erschienen, verlief in der angenehmsten und animirtesten Weise.

Am 30. December ließ man die Kesselfeuer anzünden, und verließ den Hafen von Penang um 3 Uhr nachmittags, indem man mit dem eintretenden Flutstrome gegen den Nordcanal steuerte.

Günstige Brisen ermöglichten sehr bald die Maschine außer Gebrauch zu setzen, und die Fahrt mit Segeln fortzusetzen. Von den 303 Meilen, die das Schiff bis zum Ankerplatze von Oleh-Leh (Acheen), die Malaccastraße durchquerend, zurücklegte, wurden nur 15 Meilen, und zwar während der ersten zwei Stunden nach dem Auslaufen von Penang, mit Hilfe der Maschine gemacht.

In diese Reise fiel die Feier des Sylvesterabends, zu welcher der Schiffscommandant den gesammten Schiffsstab als seine Gäste vereinigte. Die Feier verlief auf das angenehmste und in gehobener Stimmung, wie man dies aus den folgenden Worten des Schiffscommandanten schließen mag:

„Der unter funkelndem Tropenhimmel und vollen Segeln, nahe dem berüchtigten Pfefferlande verbrachte Jahreswechsel, ließ uns enggeschichtete Argonauten die Sehnsucht nach der Heimat und den dort weilenden Lieben

und Freunden wohl mächtig fühlen, doch wurde die pflichtgemäße Entsagung durch den Trost gemildert, dass die verschobene Heimkehr dann eine desto erfahrungsreichere und freudenvollere sein werde, und es wurde daher dem neuen Jahre seemännisch leichten Sinnes und mit froher Zuversicht entgegengejubelt.«

Am Neujahrstage 1886, abends 7 Uhr, ankerte NAUTILUS vor Oleh-Leh.

**Oleh-Leh (Acheen).** Der Küstenort Oleh-Leh liegt im Bereiche jenes kleinen Landstriches, welcher damals von der holländisch-ostindischen Macht militärisch besetzt, und durch zahlreiche Fortificationen gegen die unablässigen Angriffe der feindlichen Atchinesen vertheidigt werden musste. Dass die endliche Unterwerfung dieser eingeborenen Stämme noch durchaus weit vom Ziele war, konnte man an Bord des NAUTILUS gleich in der ersten Nacht ohne jede weitere Information erfahren; gegen 11 Uhr abends nämlich vernahm man vom Lande her ein lebhaftes Gewehrfeuer, welches, wie man tags darauf erfuhr, von den Insurgenten gegen die Garnisonsgebäude von Oleh-Leh gerichtet worden war. Die holländischen Truppen ihrerseits hatten nicht verfehlt, dieses Feuer kräftig zu erwidern; zahlreiche Geschosse schlugen in nächster Nähe des NAUTILUS ins Wasser. Zur Züchtigung der Angreifer wurden am frühen Morgen zwei holländische Kanonenboote vor die Dörfer entsendet, aus welchen die Schüsse abgefeuert worden waren, und bombardirten diese Dörfer durch zwei Stunden hindurch.

In Oleh-Leh waren die folgenden holländischen Kriegsschiffe vereinigt: Kreuzer erster Classe TROMP, Kanonenboote SAMARANG, BATAVIA, SAMBAS, PALEMBANG, endlich der Raddampfer BROMO. Diesen Schiffen fällt die militärische Bewachung der Küste von Acheen und die Verhinderung von Contrebande-Landung zu. Einige Fahrzeuge der Schiffsabtheilung sind stets auf Kreuzung.

Am Tage nach der Ankunft des NAUTILUS machte der Schiffscommandant die üblichen Besuche bei den Commandanten der eben aufgezählten, hier angetroffenen holländischen Kriegsschiffe; bei dieser Gelegenheit fand er an Bord des Kreuzers TROMP den Obersten Demmeni, Gouverneur von *Atjeh* (Acheen), welcher eben dem Commandanten dieser Fregatte einen Gegenbesuch abstattete. Nach erfolgter gegenseitiger Vorstellung war der Gouverneur so freundlich, dem Fregattenkapitän Spetzler mitzutheilen, dass im Laufe des Tages zu Kota-Radja die Installirung und Eidesleistung eines atchinesischen Rajahs stattfinden werde, und knüpfte hieran die Einladung für den Commandanten und den Schiffsstab des NAUTILUS, dieser interessanten Ceremonie beizuwohnen. Fregattenkapitän Spetzler nahm mit Dank diese Einladung für sich und den Schiffsstab an, und kurze Zeit darauf fuhr man im Gefolge des Gouverneurs mittels eines Separatzuges der Eisenbahn nach dem Centralorte Kota-Radja, welchen man nach einer Fahrt von etwa einer Viertelstunde erreichte.

Hier hatten sich schon im großen Empfangssaale des Gouverneurs die dienstfreien Officiere der Garnison versammelt: vor dem Gebäude stand eine Ehrencompagnie, eine Cavallerieabtheilung und eine Militärmusik. »Nachdem ich nun«, berichtet Fregattenkapitän Spetzler, »allen den versammelten Herren einzeln durch den Gouverneur vorgestellt worden war, langte der eben in der Moschee auf den Koran beeidigte Rajah mit zwei Häuptlingen anderer Districte und einem Gefolge von sieben Personen im Empfangssalon an, wurde

hier von der Versammlung begrüßt, und hierauf ein die Anerkennung des neugewählten Rajahs betreffendes, in malayischer Sprache verfasstes Schriftstück vom Gouverneur selbst vorgelesen. Gesichtsausdruck, Haltung, Tracht und Benehmen der vor uns stehenden Atchinesen machten auf mich mehr den Eindruck beutegieriger Wegelagerer, als den friedliebender Menschen. Der neugewählte Regent war durch ein Kriegsschiff von seinem Regierungsbezirke Segli nach Oleh-Leh gebracht worden; er erschien barfuß, trug aber auf einer bunten Seidenjacke große Diamantknöpfe; Waffen trug er nicht an sich.«

Nach Beendigung der eben beschriebenen ceremoniellen Handlung ließ man die Officiere des NAUTILUS nicht nach Oleh-Leh an Bord ihres Schiffes zurückkehren, sondern behielt sie zur Theilnahme an einer *Soirée dansante* zurück, welche im militärischen Clubhause zu Ehren der fremden Gäste arrangirt wurde. Diese festliche Unterhaltung fiel so glänzend aus, dass man an nichts weniger denken mochte, als an die Thatsache, dass man sich eigentlich in einem Feldlager, und noch dazu in einem vom Feinde stets harcellirten und mitunter bedrängten Feldlager befinde. »Auch ohne den Genuss guten, perlenden Weines«, bemerkt Fregattenkapitän Spetzler, »der bekanntlich zu einer rosigen Anschauung der Dinge sehr geneigt macht, dürfte selbst der Nüchternste bei Beurtheilung der anwesenden Gesellschaft zugegeben haben, dass bei einer solchen Fülle von frischen lebenslustigen Damen, und bei einem so frischen und zufriedenen Gesichtsausdrucke, wie ihn die wohlgerundeten Krieger stets zur Schau trugen, das Lagerleben Acheens wohl kein entbehrungsreiches sein könne.«

Begreiflicherweise interessirten sich aber Commandant und Stab des NAUTILUS nicht allein um die Feste, welche man im holländischen Lager von Acheen trotz Kriegszustandes zu geben vermochte; ihrem Interesse um die Anlage der Befestigungen, deren Verproviantirung und Bewehrung wurde aber in vollstem Maße in liebenswürdigster Weise Rechnung getragen. Der Schiffscommandant hatte bei Gelegenheit des Gegenbesuches, den der Gouverneur Oberst Demmeni am 31. in Begleitung mehrerer Staatsbediensteter an Bord des NAUTILUS machte, den Wunsch zum Ausdruck gebracht, für sich und den Schiffsstab die Erlaubnis zu erhalten, die militärischen Einrichtungen besehen zu dürfen. Oberst Demmeni ertheilte diese Erlaubnis nicht allein sofort in vollstem Umfange, sondern nahm, nachdem er an Bord des NAUTILUS ein ihm angebotenes Frühstück eingenommen hatte, die Herren des NAUTILUS sogleich mit sich nach Kotja-Radja; von dort aus hatten dieselben alle Gelegenheit, die Befestigungen und alle militärischen Einrichtungen der Holländer in Acheen auf das eingehendste zu besichtigen und kennen zu lernen. Indem wir uns die Beschreibung derselben für später aufsparen, mag hier nur Erwähnung finden, dass den Besuchern durch mancherlei Wahrnehmungen recht deutlich vor Augen trat, dass die kriegerischen Unternehmungen, wenn auch nur aus unbedeutenden Affairen bestehend, im vollen Gange waren; eines der Forts, welches besucht wurde, hatte eben unmittelbar früher eine Beschießung auszuhalten gehabt. Die Erzählungen über verschiedene in den letzten Tagen stattgehabte Plänkeleien, Scharmützel, Überfälle und Ähnliches, enthüllten den Officieren des NAUTILUS den eigenthümlichen Charakter dieses zähen und ermüdenden Krieges, bei dem eine der Hauptschwierigkeiten oft die zu sein scheint, für die als Repressalien unternommenen Actionen immer auch diejenigen richtig auszuwählen, an denen Rache

geübt werden soll. So wurde z. B. der folgende Fall erzählt, welcher sich eben wenige Wochen vor der Ankunft des NAUTILUS zugetragen hatte. Ein holländisches Kanonenboot wollte auf der nahe gelegenen, von einer Garnison besetzten Insel *Pulo Brass* Schießübungen am Lande vornehmen; als das Boot mit der zu diesen Übungen bestimmten Mannschaft im Anlegen begriffen war, stürmten plötzlich an 40 von der gegenüberliegenden Sumatraküste herübergekommene Männer auf die Mannschaft des Bootes ein, tödteten fünf Matrosen, nahmen ihnen die Waffen ab und verließen dann wieder unbemerkt die Insel. Um für diesen meuchlerischen Überfall Wiedervergeltung zu üben, blieb nichts übrig, als sich an die Inselbewohner zu halten, in der wohl nicht unbegründeten Annahme, dass dieselben die Landung und den Überfall begünstigt hätten; man sandte Schiffe vor die Insel und ließ die Hütten der Eingeborenen einäschern.

Solche in sehr kurzen Zwischenzeiten sich folgende Überfälle, Angriffe u. s. w. scheinen für den mit der Art solcher colonialen Kriegführung nicht Vertrauten einen auffallenden Widerspruch mit dem Bilde behaglichen Lebens zu begründen, welches man in Kotja-Radjah bei dem dort mitgemachten Feste, namentlich durch die Anwesenheit so vieler Damen im Lager, in sich aufgenommen hatte; jedenfalls aber lieferten diese Vorfälle den augenfälligen Beweis von dem unbesiegbaren und unermüdlichen Hasse, den die Atchinesen gegen die Holländer hegen, welche sie als Usurpatoren der Herrschaft über ihr Land ansehen. Die Thatsache, dass die Holländer sich an der Küste bei Kotja-Radjah auf ein engbegrenztes Terrain zurückgezogen hatten, wo sie hinter Verschanzungen, und trotz des Schutzes und der Unterstützung einer Flottenabtheilung steten Bedrängungen ausgesetzt und ihres Lebens kaum sicher waren, erhielt bei den Eingebornen die Hoffnung aufrecht, die Holländer, welche mehr Belagerten als Belagerern ähnelten, schließlich doch gänzlich zu verdrängen. In Wirklichkeit lag aber dem Vorgehen der Holländer die Absicht zugrunde, die kostspielige, mit großen Opfern an Geld und Blut nur sehr schwer aufrecht zu erhaltende Besetzung größerer Landstriche im Territorium von Acheen aufzugeben, sich nur auf einen kleinen, aber festen Platz zu beschränken, diesen aber unter allen Umständen zu behaupten und daselbst in vollständiger Defensive verharrend, die ferneren politischen Erfolge mehr von der allmählichen Gewinnung und Unterordnung der einflussreichen eingeborenen Häuptlinge zu erwarten. —

Man schied von den freundlichen Holländern auf Acheen mit den besten Wünschen für ihre weiteren Erfolge; auch ihren Gegnern könnte man nur wünschen, dass sie bald das auf die Dauer nutzlose blutige Ringen um eine politische Selbständigkeit aufgeben mögen, und dieselbe zu ihrem eigenen Vortheile für die wahrhaft civilisatorische, das Volksthum in ausgedehntem Maße berücksichtigende holländische Colonial-Oberhoheit vertauschen mögen.

Am 5. Jänner um $6^1/_2$ Uhr morgens verließ NAUTILUS den Ankerplatz von Oleh-Leh; da eine frische Ostbrise wehte, ließ der Schiffscommandant die Maschine ruhen und trat die Fahrt unter Segel an. Die günstige Richtung der eben herrschenden Brise sowie ihr anscheinend stetiger Charakter ließen die Erwartung zu, einen guten Theil der Fahrt längs der Westküste von Sumatra unter Segel zurücklegen zu können; doch wurde diese Erwartung bald zu nichte, da schon nach dem Durchsegeln der Cedar-Passage und nach Doublirung des Cap Acheen die Brise abflaute und einer völligen Windstille Platz machte. Um die Mittagsstunde des dem Auslaufen folgenden Tages

waren nur 16 Meilen zurückgelegt; die Windstille hielt an, und der Commandant musste sich zur Fortsetzung der Reise unter Dampf entschließen. Auch während des weiteren Verlaufes der Fahrt besserten sich diese Umstände nicht wieder; westlich der Banjak-Inseln angelangt, ließ der Commandant zwar wieder Segel setzen und die Maschine auslaufen, aber nur deshalb, weil der noch zu durchfahrenden Distanz halber es nicht mehr möglich schien, den Ankerplatz noch bei Tageslicht zu erreichen; es war gewissermaßen nur eine Unterbrechung der Fahrt, die man, in Windstille liegend, eintreten ließ. Am 9. Jänner um 2 Uhr nachmittags wurde die Rhede von Gonnong-Sitoeli auf der Insel Nias erreicht und daselbst das Schiff, nachdem trotz längeren Umhersuchens ein seichterer Ankerplatz nicht aufgefunden werden konnte, in 22 Faden schlammigen Grundes verankert.

**Sitoeli auf Nias.** Seit einer längeren Reihe von Jahren hatte man in diesem Orte, trotzdem dass derselbe der Sitz eines holländischen Regierungsbeamten — Controleure — und eines Detachements holländisch-javanischer Truppen von 50 Mann unter einem Officier ist, kein Kriegsschiff, auch kein holländisches, zu sehen bekommen; die Ankunft des NAUTILUS erregte daher sehr viel und einigermaßen begründetes Aufsehen. Fregattenkapitän Spetzler hatte eben bei den eingeholten Informationen erfahren, dass die Insel Nias zu den interessantesten Punkten an der Westküste Sumatras zu zählen sei; von der ihm durch seine Instruction eingeräumten Freiheit Gebrauch machend, hatte er also, ohne eben mit dem Besuche dieser Insel bestimmte andere Zwecke zu verbinden, beschlossen, dieselbe, als auf dem Wege liegend, zu besuchen.

Die wenigen Europäer, die auf der Insel leben — der schon erwähnte Controleur, der Commandant der Truppen, der Militärarzt und einige deutsche Missionäre — gaben sich alle Mühe um den so unerwarteten Besuchern der abgeschiedenen Insel so viel als möglich von dem Volksleben zur Anschauung zu bringen, welches sich daselbst, durch fremde Einflüsse nahezu gänzlich unberührt, in ursprünglichem Charakter erhalten hat; doch ist die Bevölkerung der Insel immerhin aus sehr verschiedenen Stämmen zusammengesetzt. Es gibt da heidnische Niasser, die Ureinwohner der Insel; dann Malayen, sowie die in Ostasien überall vorkommenden Chinesen, endlich im Norden der Insel auch einige atchinesische Stämme. Im allgemeinen leben diese Stämme friedlich nebeneinander, doch hieß es eben zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS, dass im Süden der Insel einige Unruhen entstanden sein sollten.

Am meisten Interesse erweckten selbstverständlich die heidnischen Ureinwohner; man gab den ans Land gekommenen Officieren des NAUTILUS Gelegenheit, einen etwa anderthalb Wegstunden vom Strande entfernten *Kampong* dieser Niasser zu besuchen. Dort wurden von dreißig höchst originell gekleideten Männern eine Reihe von Waffentänzen und Kriegsspielen aufgeführt, und man gewann auch Einblick in das häusliche Leben dieser Ureinwohner.

Bei Tagesanbruch des 11. Jänner setzte man die Reise fort. Die Fahrt bis Padang, 259 Meilen, wurde beinahe gänzlich unter Dampf gemacht; während dieser Fahrt ließ der Commandant die semestralen Scheibenschießübungen mit Geschützen vornehmen. Am 13. Jänner um 9 Uhr morgens ankerte man vor Padang.

**Padang.** Padang ist nicht nur in politischer, sondern auch in commerzieller Beziehung als der wichtigste Platz auf Sumatra anzusehen; für den Commandanten und den Schiffsstab des NAUTILUS war es daher um so unangenehmer, dass die Lage des Ankerplatzes, den das Schiff einzunehmen veranlasst war, über 2½ Meilen von der Stadt entfernt lag, und der Verkehr mit derselben dadurch wesentliche Beschränkungen erlitt.

Die Ursache für die Wahl eines so entfernten Ankerplatzes lag darin, dass infolge der größeren Inanspruchnahme der Dampfkraft während der letzten Zeit, der Kessel des Schiffes laut Berichtes des leitenden Maschinisten einer gründlichen Reinigung dringend bedürftig war; das Schiff musste demnach für den voraussichtlich längeren als ursprünglich beabsichtigten Aufenthalt, während dessen auf die Maschine gar nicht gezählt werden durfte, einen sichereren Ankerplatz aufsuchen, als jenen vor der Stadt. Ein solcher wurde bei Pulo Pisang gefunden; die Kesselreinigung wurde in Angriff genommen, zugleich die Takelage in hohl gestrichen, und sämmtliches Gut visitirt und die erforderlichen Ausbesserungen vorgenommen. Die durch diese Arbeiten nicht in Anspruch genommene Mannschaft wurde auf Pulo Pisang mit den verschiedenen Kleingewehr-Schießübungen beschäftigt, nachdem zur Vornahme dieser Übungen das erforderliche Einvernehmen mit der Militärbehörde von Padang erzielt worden war.

Vorstand dieser Militärbehörde war Oberst Romswinkel, welchem der Schiffscommandant ebenso wie dem Stellvertreter des abwesenden politischen Chefs, Gouverneurs von Westsumatra, die üblichen Visiten abstattete. Die Gesellschaft von Padang bezeugte ihr Interesse für das Anlangen eines k. k. Kriegsschiffes durch Veranstaltung einer Abendunterhaltung im Club; auch beim Militärcommandanten fand eine Soirée statt.

Ein junger Österreicher, Dr. Edler v. Krudy, seit einem Jahre als Militärarzt in holländischen Diensten stehend, gab sich besondere Mühe, seinen Landsleuten die Sehenswürdigkeiten der Stadt zu zeigen und sie über die Verhältnisse des Landes zu informiren. Von ihm erfuhr man auch, dass sich unter den holländischen Truppen zu Padang eine geringe Anzahl unserer Landsleute befänden. In der Kaufmannswelt von Padang hingegen gab es wohl mehrere Deutsche, aber keine Staatsangehörigen unserer Monarchie.

Der Gesundheitszustand der Bemannung war im allgemeinen ein ganz befriedigender; aber Linienschiffefähnrich Grinzenberger hatte seit dem Aufenthalte des Schiffes vor Acheen an Fieber zu leiden begonnen, und beim Eintreffen zu Padang war sein Zustand ein solcher, dass auf Antrag des Schiffsarztes dieser Officier in das sehr gut eingerichtete Spital der holländischen Garnison ausgeschifft werden musste. Während des neuntägigen Aufenthaltes des Schiffes auf dem Ankerplatze bei Pulo Pisang besserte sich aber der Zustand des Kranken keineswegs in einer Weise, dass man daran hätte denken können, ihn wieder an Bord zu nehmen; im Gegentheile nahmen die Schwächezustände, denen er unterworfen war, stetig zu. Der Schiffscommandant veranlasste deshalb, dass, dem Ausspruche eines ärztlichen Consiliums folgend, der Kranke in das Landesinnere auf das Fort De Kock gebracht wurde; man konnte hoffen, dass dort unter dem Einflusse frischer gesunder Bergluft sein Zustand sich bessern und Genesung eintreten werde. Die Localbehörden kamen dem Schiffscommandanten in dieser Angelegenheit sehr bereitwillig entgegen; nachdem der kranke Officier noch der Fürsorge des Gouverneurs und des Militärcommandanten empfohlen war, die k. u. k.

Consularbehörden in Singapore und Batavia auch in Kenntnis gesetzt waren, dass Linienschiffsfähnrich Grinzenberger krank zurückgelassen werden musste, um vorkommenden Falles ihm nöthigen Beistand angedeihen lassen zu können, verließ NAUTILUS, dessen Kesselreparatur auch nunmehr vollständig beendigt war, am 22. Jänner um $5^3/_4$ Uhr morgens Padang.

Bei Windstille und anfangs regnerischem, später aufheiterndem Wetter fuhr NAUTILUS, längs der Küste von Sumatra dampfend, bis zum Nachmittage des 23., und ankerte, nachdem 229 Meilen unter Dampf zurückgelegt worden, um 4 Uhr auf der Rhede von **Bencoelen**, wo der Commandant Wetterverhältnisse abwarten wollte, welche die Fortsetzung der Reise unter Segel ermöglichen würden. Man erneuerte hier die freundlichen Beziehungen, welche vor einem Jahre geschaffen worden waren; aber das windstille Wetter wollte anscheinend keine Änderung erfahren, und so entschloss sich der Commandant nach mehr als dreitägigem Warten, am 27. Jänner um $8^1/_2$ Uhr morgens zur Fortsetzung der Reise.

**Von Bencoelen nach Batavia.** Die Rhede wurde bei vollständiger Windstille verlassen; bald folgte leichte Südbrise. Man setzte Segel bei und ließ die Maschine auslaufen; aber bei Sonnenuntergang lullte der Wind wieder vollständig ein. Nach continuirlichem Regen und lebhaften Gewittererscheinungen, setzte im Laufe der zweiten Nachtwache plötzlich starker Westwind ein, der bei Führung aller Segel dem Schiffe eine Fahrt von über 6 Meilen verlieh. Doch dauerten diese für die Cursfahrt günstigen Verhältnisse nicht allzu lange; im Laufe des 28. flaute die Brise wieder rasch ab, und abends war das Schiff wieder steuerunfähig, in welcher Lage es bis zum Morgen des folgenden Tages verblieb; bis zum Vormittage des 30. hatte man abwechselnd Stillen, Regenböen, flaue Brisen aus den verschiedensten Richtungen; erst im eben angedeuteten Zeitpunkte etablirte sich ein einigermaßen auffrischender Westwind, welcher Cursfahrt zuließ. Abends wurde die Sundastraße angethan; nachdem Cap *Flat* auf 6 Meilen Distanz passirt worden war, nahm man den Curs auf Krakatoa und kam um die Mitternachtszeit an dieser vulcanischen Insel und ihrer seit dem letzten großen Ausbruche recht verdächtigen Umgebung glücklich vorbei. Dunkles, wolkenschweres Firmament und häufiger Regen ließen diese Insel trotz ihrer bedeutenden Höhe erst in unmittelbarer Nähe erkennen. Der Westwind hatte während der Passirung von Krakatoa bis zur Stärke 6 aufgefrischt gehabt; im Laufe der zweiten Nachtwache nahm er aber an Stärke rasch ab.

Nachdem das Leuchtfeuer von *Fourth Point* gesichtet worden war, erhielt man dasselbe um 6 Uhr morgens dwars, passirte dann *Thwarth-Way Island* im Süden, und rundete noch unter Segel das Cap Nicolaus.

Zur Durchfahrung des engen und gewundenen *Dutch*-Canals wurde jetzt die Maschine in Gebrauch genommen. Um 9 Uhr morgens trat dieselbe in Thätigkeit. Bis gegen die Mittagsstunde blieb das Wetter noch günstig; in der Folge aber entluden sich derartig dichte Regenböen, dass die das Fahrwasser markirenden Bojen oft kaum in der allernächsten Nähe ausgenommen werden konnten.

Nachdem endlich die letzten Hindernisse glücklich umschifft waren, verankerte man das Kanonenboot um 4 Uhr nachmittags des 31. Jänner in 4.5 Faden Grund, in der Nähe des holländischen Stationsschiffes, auf der Rhede von Batavia.

Fregattenkapitän Spetzler bezeicbnet die Fahrt von Bencoelen nach Batavia als »eine ungünstige und langwierige«; er bemerkt weiters: »viel Regen, Calmen und unstete Winde hätten die Fahrt noch bedeutend verlängert, wenn nicbt nach Süden setzende Stromrichtungen angetroffen worden wären; der sehnsüchtig erwartete Westwind setzte erst vor der Sundastraße kräftig und verlässlich ein, wodurch auch die Reise von da an einen rascheren Verlauf nahm«.

**Batavia.** NAUTILUS blieb diesmal fünftbalb Tage auf der Rhede von Batavia; man tauschte die üblichen Höflichkeiten aus, erfreute sich des herzlichsten Empfanges bei allen von dem vorherigen Besuche her bekannten Personen, und erfuhr, dass das seit dem letzten Besuche des NAUTILUS abgelaufene Jahr sich in commerzieller Beziehung weit günstiger gestaltet hatte, als das Vorjahr. Von wesentlicher commerzieller Bedeutung wird vielleicht auch die Anlage eines neuen Hafens in Tandjong Priok werden, dessen Bau eben zur Zeit des Eintreffens des NAUTILUS seiner Beendigung entgegen ging.

Viel Interesse wurde eben zu jener Zeit dem Projecte zugewendet, den österr.-ungar. Lloyd zu veranlassen, eine Zweiglinie Singapore-Batavia ins Leben zu rufen.

---

## Von Batavia über Sourabaya, Boeleleng, Ampanam, Macassar, Kema, Zamboanga, Paluan, Manila nach Hongkong und Canton.

Die Fahrt von Batavia nach Sourabaya, die am 5. Februar um 2 Uhr nachmittags angetreten wurde, gestaltete sich, von dem westlichen Monsun der Jahreszeit begünstigt, zu einer angenehmen Segelfahrt, bei welcher nur zum Verlassen der Rhede von Batavia, und zum An- und Einlaufen bei Erreichung des Reisezieles von der Maschine Gebrauch gemacht werden musste. Von den 409 durchfahrenen Meilen wurden 363 gesegelt und nur 46 unter Dampf zurückgelegt.

Unter Führung eines Locallotsen ankerte das Schiff um 1 Uhr nachmittags des 8. Februar vor der Stadt Sourabaya, in $7^1/_2$ Faden, und zwar der beschränkten Raumverhältnisse halber im Habnepoot.

**Sourabaya.** Der Aufenthalt vor Sourabaya gestaltete sich für den Schiffsstab des Nautilus zu einem sehr interessanten Zeitabschnitte; die hier residirenden holländischen Würdenträger, der Resident Van der Wyck, der Militärcommandant Oberst Ockerse, sowie der Arsenalscommandant De Stuers und der Platzcommandant Boellard waren schon von Seite ihrer Collegen in Batavia in Kenntnis gesetzt worden, dass NAUTILUS Sourabaya anlaufen werde, und dass der Schiffscommandant den Wunsch geäußert habe, die militärischen und maritimen Etablissements der holländischen Colonialregierung an diesem Orte zu besuchen. Bei den alsbald getauschten officiellen Visiten kam nun dieser Wunsch neuerdings zur Sprache, und mit aller Zuvorkommenheit bewilligte man dem Schiffsstabe des k. k. Kriegsschiffes die ge-

wünschten Besichtigungen, mit deren Ergebnis wir noch Gelegenheit haben werden, uns des näheren zu beschäftigen.

Den Glanzpunkt des Aufenthaltes vor Sourabaya bildete aber ein ceremonieller Besuch bei dem im Innern der Insel zu Solo residirenden Fürsten von Soerakarta, dessen landesüblicher Titel *Susuhunan* lautet. — Fregattenkapitän Spetzler war darauf aufmerksam gemacht worden, dass dieser Fürst es liebe, Fremden ceremoniöse Audienzen zu gewähren, und bewarb sich demnach durch Vermittlung des k. u. k. Consuls und des Residenten von Sourabaya um eine solche Audienz für sich und den Stab des NAUTILUS. Diese wurde alsbald gewährt, und am anberaumten Tage, dem 15. Februar, begab sich der Schiffscommandant in Begleitung des k. u. k. Consuls und mehrerer Herren des Schiffsstabes mit dem Frühzuge der Eisenbahn nach Solo, woselbst man nach siebenstündiger Reise anlangte. Hier machte man zuerst dem holländischen Residenten, Herrn Spaan, einen Besuch und um 9 Uhr abends geleitete dieser Functionär die fremden Gäste in Galaequipagen und unter militärischer Cavallerie-Escorte zu dem fürstlichen Palaste, wo der Empfang statthaben sollte.

Über diesen Empfang schrieb der Schiffscommandant Folgendes: »Unter großem landesüblichen Ceremoniell wurden wir in den marmorbelegten hellerleuchteten Empfangssaal gewiesen, wo sich ein zahlreicher Hofstaat vereinigt hatte. Hier kam uns der Fürst einige Schritte entgegen, reichte dem Residenten und hierauf mir die Hand, und ließ dann die Besucher, und zwar mich an seiner rechten Seite, im Halbkreise Platz nehmen. Der *Susuhunan* zeigte in seiner Tracht die landesübliche Pracht. Er trug ein enganliegendes schwarzes Kopftuch, *Sarong*, *Kabaya*, und Pantoffeln. Auf der mit großen Diamantenknöpfen besetzten *Kabaya* prangte allein der niederländische Löwenorden, obgleich der Fürst auch Besitzer des österreichischen Franz Josefs-Ordens ist. Im Gürtel steckte der mit Edelsteinen reich verzierte Kris.«

»Nicht weit vom Fürsten, an dessen linker Seite, saß auf dem spiegelhellen Marmorboden der etwa 22 Jahre alte Kronprinz. Sein lichtseidener spitzenbesetzter phantastischer Anzug, sowie das bemalte Gesicht gaben seiner Erscheinung etwas Komödienhaftes.«

»Hinter dem *Susuhunan*, kauerten, den Blick auf jeden Wink des Gebieters aufmerksam gerichtet, eine Anzahl betelkauender Frauen, sämmtlich mit nacktem Oberkörper; nach vorne zu war eine Menge Hofgesinde, meist Knaben und Mädchen, gelagert, welche lautlos die Ceremonie verfolgten. Sanfte Musik erhöhte für uns den Reiz des außergewöhnlichen Schaugepränges.«

»Der *Susuhunan* ist, wie er dies selber angab, 57 Jahre alt; er hat einen intelligenten achtunggebietenden Gesichtsausdruck. Er sprach stets langsam und mit gedämpfter Stimme, und zwar mit dem Residenten malayisch, mit seinen Untergebenen javanisch. Es scheint, dass der Regent von Soerakarta keiner europäischen Sprache mächtig ist; wenigstens wurde die Conversation zwischen ihm und uns stets durch Verdolmetschung seitens des Residenten gepflogen. Die Conversation bezog sich zuerst auf die Erkundigung nach dem Befinden unseres Allergnädigsten Monarchen, und hatte dann unsere Reiseerlebnisse zum Gegenstande.«

»Die Audienz hatte im ganzen eine Dauer von anderthalb Stunden; während der Dauer derselben wurden zu wiederholtenmalen durch buntbefrackte Diener europäische Weine und Cigarren im Kreise herumgereicht.«

Am folgenden Tage machten die Herren des NAUTILUS abermals unter Führung des Residenten von Solo einen ähnlichen Besuch, und zwar beim Fürsten Mangkune Goro, einem javanischen Großadeligen, welcher zum Regenten eines Theiles der Territorien eingesetzt worden war, welche dem *Susuhunan* aus Strafe für bewiesene Unbotmäßigkeit abgenommen worden waren. In ähnlicher Weise war auch in dem benachbarten Djokjakarta aus politischen Gründen die Herrschaft getheilt worden. Die vier Regenten, welche jetzt den beiden genannten Territorien vorstehen, sind zwar dem Namen nach unabhängig, können aber in Wirklichkeit ohne Zustimmung des sie überwachenden niederländischen Residenten kaum die Grenzen ihres Palastes überschreiten.

Fürst Mangkune Goro war ein junger Mann von 21 Jahren, und bekleidete die Ehrencharge eines niederländischen Oberstlieutenants. Auch bei diesem Fürsten wurden die Herren des NAUTILUS unter Entwicklung von großem Gepränge und mit viel Ceremoniell empfangen; man gab ihnen Gelegenheit, den ringsum offen liegenden, pavillonartig erbauten Palast in allen seinen Einzelnheiten zu bewundern, und selbst die Frauengemächer wurden hievon nicht ausgenommen; allerdings hatten sich die Bewohnerinnen dieser Gemächer, zum Bedauern der Besucher, zuerst aus denselben entfernt. Mit stolzer Genugthuung erblickte man in einem der Prachtgemächer die lebensgroßen Bildnisse unseres Herrscherpaares.

Nachdem der Rundgang durch den Palast beendet war, wurden Erfrischungen gereicht, und hierauf den fremden Besuchern zu Ehren, von mehreren Personen beiderlei Geschlechtes nationale Schantänze aufgeführt, welche allegorische Kämpfe, und die Lust der Minne, in sehr anziehenden farbenreichen Bildern und anmuthigen Stellungen wiedergaben.

Wenn diese Besuche auch die Schaulust der Besucher in hohem Grade gefangen nahm, und dieselben in vollem Maße befriedigte, so konnten sie doch die Reflexionen kaum zurückdrängen, welche der märchenhafte Prunk an diesen Höfen in ihrem Geiste wachrief; Höfe, die nur mehr sich selbst Zweck sind, und deren Pracht ihre Souveräne darüber hinwegtäuschen soll, dass sie zu dem Volke, zu dessen Streben und Wohlfahrt, eigentlich in gar keiner Beziehung mehr stehen. —

Der Abend wurde bei dem holländischen Residenten verbracht, wo sich alle europäischen Notabilitäten von Solo in zwanglos angenehmer Weise vereinigt fanden; tags darauf kehrte man nach Sourabaya und an Bord zurück.

Der weitere Aufenthalt in Sourabaya wurde nun von Seite des Schiffscommandanten ausschließlich dem handelspolitischen Theile seiner Mission gewidmet. In der Sammlung der einschlägigen Daten, bei der Bildung seines Urtheiles in den vielen schwebenden Einzelfragen, die Bezug auf die heimischen Handelsinteressen hatten, wurde der Schiffscommandant auf das dankenswerteste von dem k. und k. Viceconsul Herrn Pollak sowohl, als auch von dem Chef des in Sourabaya etablirten österreichisch-javanischen Importgeschäftes, Herrn L. Wolff, und von den in seinem Bureau beschäftigten jungen österreichischen Kaufleuten unterstützt. Das österreichische Musterlager wurde unter der erklärenden Führung dieser Herren auf das eingehendste besichtigt, und auch die Verkaufsläden der bedeutenderen Kunden — meist Chinesen — besucht. Auch hier wurde die Anbahnung einer Zweiglinie des Österr.-ungar. Lloyd nach den niederländisch-indischen Häfen vielfach erörtert.

In Sourabaya war es auch, wo die Bemannung des NAUTILUS — wenn man von den in den chinesischen Gewässern ab und zu begegneten Dampfern des Österr.-ungar. Lloyd absehen will — zum erstenmale während der ganzen Dauer der jetzt schon mehr als einjährigen Stationirung in den ostasiatischen Gewässern, die eigene Handelsflagge zu sehen bekam. Zwei Vollschiffe, der heimischen Handelsflotte angehörend, lagen hier vor Anker. Das eine dieser Schiffe hieß MARIETTA BRAILE, und war mit einer Ladung Petroleum aus New-York gekommen; das andere Schiff führte den englischen Namen TWILIGHT. Dieses letztere Schiff hatte eine viermonatliche Reise von New-York nach Hongkong gemacht, und war von dort nach der in der Nähe der nordaustralischen Küste liegenden Insel Browe dirigirt worden, um Guano einzuschiffen. Dort angekommen fand man aber, dass das genannte Dungmittel nur in sehr spärlicher Menge vorhanden war, und dass es zudem auch an Lastarbeitern fehlte, um dasselbe einzusammeln und zu Schiffe zu bringen. Der Kapitän hatte deshalb den Entschluss gefasst nach Sourabaya zu segeln und daselbst Ladung zu suchen. Hier lag nun das Schiff schon seit zwei Monaten, ohne eine solche bekommen zu können. Da erhielt endlich der *Tenente*, welcher zugleich einer der Eigenthümer des Schiffes war, den telegraphischen Auftrag, mit dem Schiffe nach dem Golfe von Bengalen abzusegeln. Zur Zeit der Ankunft des NAUTILUS war man an Bord des TWILIGHT eben damit beschäftigt, das Schiff zur Abreise klar zu machen; die Completirung der Bemannung bot einige Schwierigkeiten. —

Der k. u. k. Viceconsul hatte dem Schiffscommandanten den Wunsch ausgesprochen, die Fahrt bis Macassar an Bord des NAUTILUS mitzumachen; am 17. Februar schiffte sich demnach derselbe an Bord des Kanonenbootes ein.

Der Besuch einiger Punkte auf den kleinen Sunda-Inseln war dem Schiffscommandanten durch seine Instructionen anheimgegeben; er traf seine Wahl nach den Rathschlägen des k. u. k. Viceconsuls, und richtete seine Fahrt zunächst gegen Boeleleng auf der Insel Bali.

Die Fahrt dahin, eine Strecke von 155 Seemeilen, wurde zum Theile mit Segeln, zum Theile unter Dampf bewerkstelligt; 89 Meilen entfielen auf die Dampffahrt. Unter Segeln allein wurde nach dem Verlassen des südlichen Sourabaya-Canales, in der Madurastraße, bei frischer NW-Brise eine Strecke von 53 Meilen durchsegelt.

Am 18. Februar, nach einer Fahrt von einem Tage und $12^1/_4$ Stunden wurde Boeleleng erreicht, und daselbst dem Lande möglichst nahe in einer Tiefe von 28 Faden vor Anker gegangen.

**Boeleleng auf Bali.** Der Tag nach der Ankunft des NAUTILUS in Boeleleng war eben der Geburtstag S. M. des Königs der Niederlande, und dieses zufällige Zusammentreffen verschaffte dem Commandanten und dem Schiffsstabe des NAUTILUS die Gelegenheit, den Feierlichkeiten beizuwohnen, welche aus diesem Anlasse am Lande abgehalten wurden.

NAUTILUS hatte schon mit Sonnenaufgang die große Flaggengala gehisst; um 9 Uhr begab sich der Schiffscommandant und ein Theil des Stabes ans Land, zunächst zum Zwecke, um beim holländischen Residenten die Aufwartung zu machen.

Vom Residenten, Herrn Barnaby Lantier, auf das auszeichnendste empfangen, wurden die Herren sofort eingeladen, der nun folgenden Ceremonie beizuwohnen, welche Fregattenkapitän Spetzler in folgendem beschreibt.

„Die Feier nahm damit ihren Anfang, dass alle Staatsfunctionäre, sowie die einheimischen Notabilitäten von Bali sich in ihren schönsten Festgewändern im Empfangssalon des Residenten versammelten, um daselbst ihre Huldigungen darzubringen.“

„Zunächst hielt der Secretär eine holländische Anrede, in welcher er die stete Loyalität aller Unterthanen auf Bali betonte; dieser folgte eine Erwiderung seitens des Residenten, ebenfalls in holländischer, dann aber auch in malayischer Sprache. Diese Rede wurde im Namen des Königs gehalten.“

„Nun wurden Sect und Cigarren herumgereicht, worauf sich dann die ganze etwa 40 Personen zählende Versammlung in Bewegung setzte, um sich zu dem nahe gelegenen, festlich decorirten öffentlichen Tanzplatze zu verfügen, wo von einer großen Schar Eingeborener groteske Waffentänze und mimische Darstellungen nationaler Art aufgeführt wurden.“

„Eine nach Tausenden zählende Menge rothbrauner, halb oder auch nahezu gänzlich nackter Landeskinder, die Männer ausnahmslos mit dem im Lendentuche steckenden malayischen *Kris* bewaffnet, bildeten in ihrer staffelartigen Gruppirung eine höchst originelle Staffage zu dem an und für sich schon eigenartigen Bilde.“

„Die Musik spectakulirte in allen erdenklichen Tonarten und Rhythmen; bei jedem Scheinangriffe der Krieger brach das umsitzende Volk in frenetisches Geheul aus und spornte dadurch die Kämpfer bis zur Raserei an. Bei einer der allegorischen Darstellungen, welche offenbar den Kampf zwischen bösen und guten Geistern zum Gegenstande hatten, trugen die letzteren monströse, auf Erweckung von Schrecken abzielende Kopfbedeckungen und Masken aus buntem Leder, welche die toll herumspringenden, wild aufjauchzenden Ungethüme wirklich diabolisch erscheinen ließen.“

„Mittags wurde beim Residenten ein Frühstück eingenommen und darnach nahmen die Volksbelustigungen wieder ihren Fortgang.“

„Diese bestanden jetzt wieder aus Tänzen; aber an denselben nahm nun außer den professionellen jugendlichen Tänzern auch das Publicum theil.

„Das Bestreben der schlanken, reich mit Blumen verzierten männlichen Bajaderen besteht darin, durch anmuthige, lüsterne Bewegungen des Körpers die Sinnlichkeit der Zuseher zu erwecken und anzufeuern, diese an sich zu locken, und nachdem dies gelungen, ihre Begierden durch hinhaltende Koketterie bis auf das höchste zu steigern. Bei all diesen, an das Fanatische grenzenden Verzückungen kam es aber, im merkwürdigen Gegensatze zu unseren verfeinerten Sitten, niemals auch nur zur leisesten körperlichen Berührung.“ —

Nach einem nicht ganz zweitägigen Aufenthalte vor Boeleleng verließ NAUTILUS am 20. Februar, eine Viertelstunde nach 5 Uhr nachmittags den Hafen, und ankerte nach einer Fahrt von $10^1/_2$ Stunden, während welcher von dem 81 Meilen betragenden Schiffswege nur 10 Meilen unter Segel hatten gemacht werden können, eine Viertelstunde vor 1 Uhr nachmittags vor Ampanam auf Lombok.

**Ampanam auf Lombok.** Das Schiff war hier in 9 Faden Tiefe auf 8 Kabel Entfernung vom Lande verankert worden; die stete Brandung und der vollständige Mangel irgend welcher Bauten an dem Ufer machten den Verkehr mit dem Lande sehr beschwerlich.

Auf der Insel Lombok, deren Productenreichthum ein bedeutender ist, und die infolge dessen einen ziemlich bedeutenden Handel hat, residirte kein einziger Europäer; der Handel ist in den Händen von Chinesen und Arabern.

Fregattenkapitän Spetzler wollte dem auf dieser Insel absolutistisch regierenden Radjah, welcher die Oberhoheit Hollands nur der Form nach anerkennt, eine Aufwartung machen, und hatte sich zu diesem Zwecke von dem holländischen Residenten zu Boeleleng ein Empfehlungsschreiben ausgebeten; aber der Radjah, ein 80jähriger Greis, von dem es hieß, dass er vor Zeiten seine beiden ihm unbequem gewordenen Brüder auf die kürzeste Art für immer hatte beseitigen lassen, war eben auf einem Landsitze tief im Innern der Insel anwesend, und die erbetene Audienz konnte demnach nicht statthaben.

Fregattenkapitän Spetzler konnte seinen nur eintägigen Aufenthalt also um so ungestörter dazu benützen, um mit Hilfe des Consuls soviel als möglich Daten über die Productions- und Handelsverhältnisse der Insel zu sammeln, und setzte die Reise mit dem Kanonenboote schon am 22. Februar, um $5\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags fort.

Die Fahrt von Ampanam nach Macassar auf der SW-Küste von Celebes erforderte drei Tage und eine Stunde; man traf sehr wenig günstige Brisen an und musste deshalb, sowie wegen der starken und unregelmäßigen Stromversetzungen in dem unsicheren zu durchschiffenden Fahrwasser, meistens dampfen. Im ganzen wurden von der 306 Meilen langen Fahrt nur 86 Meilen unter Segel gemacht.

**Macassar auf Celebes.** Man ankerte vor Macassar am 25. Februar, eine Viertelstunde nach 6 Uhr abends in 9 Faden Wasser, auf 5 Kabel Entfernung von dem Hafenfeuer; daselbst fand man das holländische Stationsschiff BORNEO vor Anker liegend.

Bei Gelegenheit der Erstattung seiner officiellen Visite bei dem Gouverneur von Celebes wurde Fregattenkapitän Spetzler in der liebenswürdigsten Weise aufgefordert, für die Dauer des Aufenthaltes des NAUTILUS als Gast des Gouverneurs dessen Haus zu bewohnen. Diese freundliche Einladung wurde mit dem gebührenden Danke angenommen und verschaffte dem Fregattenkapitän Spetzler die willkommene Gelegenheit, außer den officiellen Persönlichkeiten, mit welchen er bei seinen etikettegemäßen Visiten in Berührung zu treten hatte, auch noch manche andere Notabilität unter den europäischen Bewohnern von Macassar kennen zu lernen, von welchen er alle gewünschten Aufschlüsse in ausgedehnter Weise erhielt. Fregattenkapitän Spetzler nennt als die Persönlichkeiten, welchen er während des Aufenthaltes zu Macassar besonders zu Dank verpflichtet worden ist, außer dem Gouverneur Herrn Bram Moris, einem Schwager des Generalgouverneurs von Niederländisch-Indien, noch den Gouverneursassistenten H. Benebach, den deutschen Consul und Partner der Firma Mohrmann & Co., H. Koll, die Kaufleute H. Moreaux und Pfennigberger, sowie den Militärcommandanten, den Hafenmeister und den Commandanten des früher schon genannten Stationsschiffes, Corvettenkapitän Rehring.

Der Gouverneursassistent Herr Bensbach, in Niederländisch-Indien geboren und mit den meisten der vielen Idiome vollständig vertraut, welche auf diesem weiten Gebiete gesprochen werden, zählte unter seine amtlichen Obliegenheiten namentlich die Aufrechthaltung der Beziehungen des holländischen Gouvernements zu den Fürsten der zahlreichen Staaten, welche auf

Celebes in nationaler Selbständigkeit verharrt sind, und zu Holland in einem sogenannten bundesgenossenschaftlichen Verhältnisse stehen.

Herr Benshach legte dem Commandanten des NAUTILUS nahe, dem Könige des Macassar nahegelegenen Staates Gowa, namens Abdul Kadir Mohammed Aidid Knmala, einen Staatsbesuch zu machen, da die Residenz dieses eingebornen Souveräns ohne besondere Schwierigkeiten zu erreichen war. Als Fregattenkapitän Spetzler mit Freuden auf diese Gelegenheit einging, wieder etwas von urwüchsiger nationaler Pracht und Sitte zu sehen, vermittelte der Gouverneurassistent die Audienz, welche denn auch zu Goenong Sahari, dem Residenzorte des Königs, vor sich ging. Der Gouverneurassistent, der k. u. k. Viceconsul Herr Pollak, Fregattenkapitän Spetzler, und sechs Herren vom Stabe des NAUTILUS nahmen an diesem feierlichen Besuche theil, welcher einen ähnlichen Verlauf nahm, wie die bei früheren Gelegenheiten gemachten, hier schon beschriebenen Staatsvisiten bei eingebornen Fürsten. Wir wollen daher hier nur erwähnen, dass der König sich veranlasst fand, den erhaltenen Besuch tage darauf mit großem Gefolge an Bord des NAUTILUS zu erwidern. Die Einrichtungen und Waffen des Schiffes erweckten das volle Interesse des Königs und seines Gefolges; nichts aber machte den gleichen Eindruck, wie die Vorzeigung der Wirkungen eines Extincteurs. Mit der einfachen Erklärung der Wirkungsweise des Extincteurs, welche man auf die Ähnlichkeit mit dem Verhalten einer entkorkten Flasche Champagner — *„Angor Puff“* — zu basiren bemüßigt war, gab sich der König keineswegs zufrieden; er wollte das Ding selbst probiren, und richtete den sprühenden Schlauch des Extincteurs sofort eigenhändig gegen sein Gefolge, das eiligst die Flucht ergriff. Der etwa 70jährige König hat eine äußerst zahlreiche Nachkommenschaft; Prinz von Geblüt zu sein, berechtigt an seinem Hofe durchaus nicht unmittelbar zu hohen Ehren; so z. B. wurde bei dem Dejeuner, welches der König den Herren des NAUTILUS gelegentlich der tags zuvor stattgehabten Audienz in seiner Residenz gegeben hatte, die Bedienung der Gäste von lauter Prinzen besorgt. Unter dem Gefolge des Königs beim Besuche des NAUTILUS befanden sich ebenfalls zahlreiche, dem Throne näher oder ferner stehende Prinzen, darunter ein vierjähriger Knabe, welcher seine Admiralsuniform mit großer Würde trug, was aber nicht hinderte, dass er sehr erfreut schien, als der Schiffscommandant vor dem Abschiede die Taschen dieser Admiralsuniform eifrig mit Confect vollpfropfte.

Eine allgemeine Übersicht über die recht zahlreiche europäische Gesellschaft von Macassar erhielten die Herren des NAUTILUS bei zwei festlichen Zusammenkünften, zu denen sie in der artigsten Weise geladen worden waren. Das einemal wurde von Dilettanten eine Theatervorstellung gegeben, das anderemal war es ein Abschiedefest zu Ehren des eben von seinem Posten scheidenden Militärcommandanten, welches an 300 Personen, worunter wenigstens 60 Damen, vereinigte.

Nach fünftägigem, sehr angenehmen Aufenthalte verließ man Macassar am 3. März. Viceconsul Pollak hatte sich in Macassar ausgeschifft, und blieb da zurück, um die Rückreise nach seinem Amtssitze Sourabaya anzutreten.

**Fahrt durch die Molukken-See.** Nach dem Programme, welches Fregattenkapitän Spetzler sich auf Grund seiner Instruction für die Kreuzung durch den ostasiatischen Archipel entworfen hatte, wäre nun nach erfolgter Berührung von Macassar der Weg durch die Macassarstraße zu nehmen, und

einige Punkte auf Borneo anzulaufen gewesen. Doch sah sich der Schiffscommandant aus den folgenden Ursachen veranlasst, von diesem Programme abzuweichen und den Weg durch die Molukken-Passage einzuschlagen.

Es hatten sich nämlich schon auf der Reise nach Macassar häufig Unregelmäßigkeiten in dem Gange der Schiffsmaschine gezeigt, welche ihre Ursache in einer schlechten Führung der Propellerachse haben mussten. Eine gründliche Untersuchung und Abhilfe dieses ernsten Übelstandes konnte nur in einem Dock stattfinden; vorläufig musste man sich mit Palliativen begnügen, welche aber eine besondere Vorsicht bei der Benützung der Schiffsmaschine nöthig machten, und jede Forcirung derselben vollständig ausschlossen. Das Hauptbestreben musste also dahin gerichtet sein, zunächst eine Route zu wählen, welche eben einen solchen sparsamen und vorsichtigen Gebrauch der Maschine voraussichtlich zulassen mochte. In der Macassarstraße nun durfte der Commandant in der eben herrschenden Jahreszeit mit ziemlicher Sicherheit auf frischen nordöstlichen Wind rechnen und zugleich nach Süden gerichtete, die Fahrt verzögernde Strömungen erwarten; in der östlich gelegenen Molukken-Passage konnte man hingegen auf einigermaßen bessere Verhältnisse hoffen, jedenfalls aber lag nach Durchschiffung der Molukken-Passage das Schiff an der NO-Spitze von Celebes in einer gegen die Philippinen luvwärtigeren, also günstigeren Position, und in der Molukken-Passage konnte man endlich auch hoffen, nöthigenfalls selbst ohne die Maschine, jederzeit mit Segeln allein, einen Zufluchtshafen erreichen zu können.

Diese hier in Kürze wiedergegebenen Reflexionen waren es beiläufig, welche den Schiffscommandanten bestimmt hatten, nach dem Verlassen von Macassar der Molukken-Passage den Vorzug zu geben, und demnach, als nach dem Auslaufen ein genügender Seeraum gewonnen war, den Curs auf die Nordspitze der Insel Salayer zu nehmen.

Westliche Winde brachten das Schiff durch die Straße von Salayer, doch drehte nun der Wind nach Süden und flaute bald gänzlich ab. Die Insel Buton musste sonach unter Dampf angethan werden,* und da noch immer keine navigable Brise sich einstellen wollte, so musste auch die Fahrt längs dieser Insel mit Dampf fortgesetzt werden. Jede aufspringende, halbwegs günstige Brise wurde nun benützt, um der Maschine Ruhe zu gönnen, und einigen Weg mit Segeln zu machen; aber das Mittagsbesteck des 8. ergab, dass in den letztverflossenen 30 Stunden trotz der Benützung einer günstigen SW-Böe nur 18 Meilen Weg im Curse gewonnen worden waren. Man musste sich also wieder zum Heizen verstehen, und trotz auffrischenden Nordwindes gegen die *Greyhound*-Passage aufdampfen. Bei Einbruch der Dunkelheit befand sich das Schiff auf etwa 10 Meilen von dieser Passage; man hielt es nicht für gerathen, die schmale, mit zahllosen Riffen, Bänken und sehr niedrigen Inseln erfüllte, von unregelmäßigen Strömungen durchsetzte Passage zur Nachtzeit und bei dem gänzlich unsichtig gewordenen Wetter anzulaufen. Demzufolge wurde die Nacht über unter kurzen Segeln vor der Straße beigelegen, und erst bei Tagesanbruch die Fahrt durch die nur in sehr ungenügender Weise ausgelothete Straße aufgenommen. Am 11. schnitt das Schiff um $1^3/_4$ Uhr den Äquator unter 124° 16′ östl. Länge, und bald darauf sichtete man die Küste von Gorontalo. Bei dichtem Regen und fortwährendem Gegenwinde steuerte man nun an der Küste von Celebes entlang, und erreichte Kema am 12. März, eine halbe Stunde nach der Mittagszeit. Hier wurde das Schiff in 9 Faden Wasser vor Anker gelegt.

Es ist von Interesse zu erfahren, dass der Schiffscommandant bei dieser Fahrt Gelegenheit hatte, sich die Überzeugung zu verschaffen, wie sehr die hydrographischen Hilfsmittel für die Befahrung dieser Meere noch unvollständig sind. Bei Besprechung der Fahrt des NAUTILUS von Macassar nach Kema bemerkt Fregattenkapitän Spetzler in dieser Richtung folgendes:

„Für die Navigation standen uns außer den älteren englischen Karten auch holländische Karten neueren Datums zur Verfügung. Es kann jedoch von den einen wie von den anderen gesagt werden, dass sie sehr viel zu wünschen übrig lassen, und scheinbar das Ergebnis von sehr oberflächlichen Vermessungen sind. Selbst die wichtigsten Passagen haben nur sehr wenige Sondenangaben; die Zeichnung des Landes entspricht selten seiner wirklichen Beschaffenheit, wodurch das Erkennen und Anlaufen des Landes besonders schwierig wird. Ein Beweis, wie mangelhaft diese Karten sind, liegt schon in der einzigen Thatsache, dass die zwischen den Xulla-Inseln Taliaboe und Manggola eingezeichnete breite und lange Sapolati-Straße nicht eine einzige Sonde aufweist. Die einschlägige Beschreibung dieser Passage in der — allerdings alten — Horsburgh'schen *Directory* lässt auch noch darüber Zweifel offen, ob da überhaupt eine Passage bestehe und ob dieselbe schiffbar sei."

„Dass dies bis zum heutigen Tage nicht vollständig aufgeklärt wurde, beweist, dass die Kenntnis dieser Meere eine sehr lückenhafte ist, und ihre Beschiffung die größte Vorsicht erfordert."

**Kema.** An der Ostseite der Nordspitze des langgestreckten Minahassa gelegen, hat Kema eine vorwiegend navigatorische Bedeutung, indem zur Jahreszeit der westlichen Winde Schiffe vor Menado, dem Hauptorte dieser kaffeereichen Landschaft, nicht liegen können, da die letztgenannte Stadt sich an der offenliegenden Westküste und daher ohne Schutz gegen die See befindet. Kema dagegen bietet einen gut geschützten Ankerplatz, und die Regierung hat deshalb auch hier ein Kohlendepôt errichtet. Diesem Kohlendepôt galt hauptsächlich der Besuch des NAUTILUS zu Kema, da die Vorräthe des Schiffes infolge der ungünstigen in der Molukken-Passage angetroffenen Windverhältnisse nahezu erschöpft waren.

Man fand einen bedeutenden Vorrath an Kohlen hier am Lager, aber für eine schnelle Art des Einschiffens ist keinerlei Vorsorge getroffen; die Kohle wird mittels kleiner Canoes nach und nach und unter großem Zeitverluste auf die Schiffe gebracht. NAUTILUS brauchte nicht weniger als drei Tage um seine Kohlenvorräthe zu completiren.

Diesen gezwungenen Aufenthalt benützte Fregattenkapitän Spetzler, um mit mehreren Herren des Schiffsstabes einen Ausflug in das Innere der Minahassa, des anerkannt schönsten Theiles von Celebes, zu unternehmen. Man machte einen siebenstündigen Ritt zu dem Tondano-See, und besuchte von dort aus die nahegelegene Stadt gleichen Namens. Vom holländischen Controleur zu Kema war die Reisegesellschaft dem politischen Chef zu Tondano, Herrn Controleurassistenten Hoecke, anempfohlen, und ihre Ankunft ihm angezeigt worden; es war daher für ihre Unterkunft auf das Beste vorgesorgt worden, und die Herren des NAUTILUS fanden dort ebenso wie in Kema die freundlichste Aufnahme.

Am 16. März um die Mittagsstunde wurde der Ankerplatz vor Kema verlassen.

Der anfänglich aus Norden wehende Wind erstreckte sich nur bis zum dritten Grade Nordbreite, und drehte hier nach ONO; statt nun, wie man erwarten durfte, in dieser Richtung zu verharren und an Frische zuzunehmen, verlor der Wind weiter nördlich gänzlich den Monsun-Charakter, und wurde sogar durch westliche Winde abgelöst, welche an Stärke nach und nach verloren, je mehr man sich dem südlichen Theile der Insel Mindanao, die Celebes-See durchkreuzend, näherte. Die nördlichen Landbrisen, welche man bei weiterer Annäherung an das hohe Land dieser Insel erwarten durfte, blieben aber aus.

Aus diesen Windverhältnissen ergibt sich der Verlauf der Fahrt von selbst; bis zum Erreichen der offenen Celebes-See, dann wieder von der Erreichung der Nähe des Südlandes von Mindanao, zur Fahrt durch die Basilian-straße und bis Zamboanga wurde gedampft, in der Celebes-See aber meistens gesegelt. Im ganzen wurden von den 438 Meilen Weges 227 mit Segeln, 211 unter Dampf zurückgelegt.

Am 22. März um $8^1/_2$ Uhr morgens ankerte man vor Zamboanga, dem südwestlichsten Hafenorte der Insel Mindanao.

**Zamboanga auf Mindanao.** Hier hielt sich NAUTILUS nur einen Tag auf. Man erfuhr bei Gelegenheit der Besuche, die der Schiffscommandant dem Stellvertreter des Militärgouverneurs und dem Militärcommandanten der Stadt machte, dass der Gouverneur abwesend sei, da er sich an die Spitze einer gegen unbotmäßige Stämme in dem Districte Cotabato ausgesendeten Expedition gestellt hatte. Diese Expedition hatte ihren Ausgangspunkt von dem Hafenorte Pollok aus genommen, von wo sie auf dem Flusse Mindanao, der das Meer mit dem Binnensee Liganasan verbindet, weiter vorgedrungen war. Sie hatte fünf Kriegsschiffe und drei Flussdampfer zur Verfügung, und die in Verwendung genommenen Truppen hatten eine Stärke von 2000 Mann. In Zamboanga, dem Hauptorte der Insel und Provinz Mindanao, war aber gleichwohl noch eine Garnison zurückgeblieben, welche aus einem Bataillon Infanterie und einer kleinen Abtheilung Festungsartillerie bestand.

Ein gemeinschaftliches Mahl wurde von den Officieren der Garnison und den Herren des NAUTILUS in dem einzigen Gasthause der Stadt eingenommen, und nach demselben eine Spazierfahrt durch die Umgebung der Stadt unternommen; nachdem man noch den Productionen der recht starken Militärkapelle beigewohnt hatte, wurde der Abend an Bord des NAUTILUS in heiterer Weise verbracht; es fehlte beim perlenden Champagner nicht an den gewöhnlichen, beim Abschiede noch besonders wiederholten Freundschaftsversicherungen und Kundgebungen gegenseitiger kameradschaftlicher Sympathie.

Ein deutscher Kaufmann, namens Hoeflich, hatte sich mit dem Commandanten bekannt gemacht, und ihm die erwünschten Aufschlüsse über die commerziellen Verhältnisse des Ortes vermittelt.

Eine Viertelstunde vor 7 Uhr morgens des 23. März lief NAUTILUS von Zamboanga aus; nur in dem ersten Theile der sechstägigen Fahrt nach Paluan auf Mindoro konnte einiger Weg unter Segel gemacht werden; später wehten nur Gegenbrisen, sofern nicht Windstillen herrschten. Von dem gesammten Schiffswege von 432 Meilen entfielen 26 Meilen auf die gleichzeitige Benützung von Segeln und Dampf, 107 Meilen auf die Segelfahrt, und 299 Meilen auf den unter Dampf allein gemachten Weg.

Am 29. März um 7 Uhr morgens ankerte das Schiff im Hafen von **Palnan auf Mindoro**, wo nur ein Aufenthalt von wenigen Stunden genommen wurde, um dem Schiffskessel einige Reinigung angedeihen zu lassen. Man benützte diesen Aufenthalt, um das ärmliche, nur von Tagalen bewohnte Dorf zu besuchen. Um 5 1/4 Uhr nachmittags setzte man die Fahrt fort, und erreichte am folgenden Tage nach einer Dampffahrt von 21 Stunden die Rhede von Manila. Hier wurde das Schiff in 3 3/4 Faden Wasser, im SW z S des Leuchtfeuers der Stadt vor Anker gebracht. Im Hafen lag von fremden Kriegsschiffen nur die englische Glattdeckscorvette FLYING FISH.

**Manila.** Die erste Nachricht, welche man nach der Ankunft des NAUTILUS in Manila erhielt, rief beim Schiffscommandanten und dem Stabe die schmerzlichste Theilnahme hervor; der k. u. k. Honorarconsul, Herr Labhardt, dem man von dem früheren Aufenthalte des Schiffes vor Manila her soviel Dank schuldete, war nämlich durch unglücklichen Geschäftsgang veranlasst gewesen, sein Handlungshaus aufzulösen, und eben zur Zeit der Ankunft des NAUTILUS war die Übergabe der Consulatsgeschäfte von Herrn Labhardt an den deutschen Consul Herren Leupold im Zuge. Von allen Seiten wurden Herrn Labhardt die Beweise der innigsten Theilnahme und die Versicherung der unveränderten größten Achtung für seine persönliche Integrität zutheil. Ein sehr ehrendes Schreiben, welches der Generalgouverneur der Phillippinen an Herrn Labhardt erließ, und welches dem Schiffscommandanten in Abschrift mitgetheilt wurde, gab unter diesen Kundgebungen der Theilnahme an unverschuldetem Unglück das sprechendste Zeugnis der allgemeinen Wertschätzung, die Herr Labhardt nach wie vor genoss. — Die eifrigste Sorge für die Wahrung der österr.-ungar. Interessen durch den interimistischen Gerenten des k. u. k. Consulates, wie schon bemerkt, den deutschen Consul zu Manila, konnte um so sicherer mit aller Bestimmtheit erwartet werden, als Herr Labhardt seinerseits vor Zeiten mit der interimistischen Führung des deutschen Consulates betraut gewesen war, und sich die Anerkennung seiner Leistungen in so hohem Grade zu erwerben gewusst hatte, dass die deutsche Regierung dem genannten Herrn die Verleihung des preußischen Kronenordens hatte zutheil werden lassen.

Nachdem am 2. April die förmliche Übertragung der Consulatsgeschäfte beendigt war, machte Fregattenkapitän Spetzler unter Führung des nunmehrigen k. u. k. Consulatsverwesers Herrn Leupold seine Aufwartung bei dem Generalgouverneur Exc. Terrero y Perinat, und hierauf einen Besuch beim Contre-Admiral Calada. Am selben Abend war der Schiffscommandant bei Sr. Excellenz zu Tische geladen.

Der Gouverneur hatte vor Antritt seiner hohen Stellung auf den Philippinen, in Spanien die Charge eines Generallieutenants bekleidet, und seine seltenen Eigenschaften hatten ihm die besondere Hochachtung und Gunst des seither verstorbenen jungen Königs zugewendet. In kürzester Zeit hatte er sich auf den Philippinen durch sein musterhaft höfliches, ritterliches und stets vollkommen taktvolles Benehmen die allgemeine Verehrung und das Vertrauen aller Parteien zu erwerben gewusst; davon hatte man die besten Beweise erhalten, als die zwischen Deutschland und Spanien entbrannte Streitfrage ob der Carolinen-Angelegenheit, auch auf den Philippinen die Gemüther in Aufregung brachte, und zumal in Manila es den Anschein gewann, als ob sich Gewaltthaten gegen die *Alemanos*, die dort in nicht

unbedeutender Anzahl vertreten sind, vorbereiten wollten. Der Generalgouverneur aber verstand es, nicht nur jede feindselige Kundgebung zu verhindern, sondern auch das entflammte patriotische Gefühl und den Nationalstolz in andere, bessere Bahnen zu lenken. Es wurde nämlich auf seine diesfällige Anregung die Verstärkung der Befestigung von Manila beschlossen, indem vier schwere Geschütze angeschafft und die Werke in besseren Vertheidigungszustand gesetzt wurden; ferners wurden vier Kanonenboote aus Stahlblech in Hongkong in Bestellung gebracht, von denen jedes 140.000 Dollars kosten sollte. Die Kosten für diese Vertheidigungsauslagen wurden durch private Subscriptionen in kürzester Zeit aufgebracht, und es gibt diese Thatsache einen vollgiltigen Beweis für die auf den spanischen Phillippinen, trotz hohen Steuerdruckes und gewisser Erschwernisse jeden Aufschwunges, noch immer sehr lebhafte patriotische Opferwilligkeit der Bevölkerung.

An Bord des Schiffes wurde der Aufenthalt auf der Rhede von Manila zur Instandsetzung der Takelage und der Maschine sowie des Kessels, dann zu Anstricharbeiten benützt; auch wurde der Schiffsbemannung neuerdings allgemeiner Landgang gewährt. Nachdem man hier wieder in telegraphischer Verbindung mit der übrigen Welt stand, suchte Fregattencapitän Spetzler bei der obersten Marinebehörde um die Erlaubnis an, nach der Ankunft in Hongkong, infolge der gemachten Wahrnehmungen über den Zustand der Lagerung der Propellerachse, das Schiff in einen Dock bringen zu dürfen.

Am 6. April setzte man unter Segel, um die Reise nach Hongkong anzutreten.

Die Fahrt nach Hongkong nahm 8 Tage und anderthalb Stunden in Anspruch; man befand sich schon in der Zeit des Monsunwechsels, und hatte daher nur unter der Küste von Luzon, und dann wieder nach erfolgter Annäherung an die chinesische Küste gut navigable Brisen aus dem östlichen Quadranten; vielfach hatte man Windstillen und wechselnde, mitunter von Böen durchsetzte gegnerische Brisen. Von den durchlaufenen 640 Meilen waren 318 unter Dampf, 322 mit Segel gemacht worden. Am 14. April, $9^3/_4$ Uhr vormittags, ankerte man im Hafen von Hongkong. Während der Reise hatte man die beiden englischen Kriegsschiffe AUDACIOUS und SAPHIRE, sowie einen Quersegler gesichtet; unter der chinesischen Küste waren wie gewöhnlich eine Unzahl von landesüblichen Dschunken gesehen worden.

**Hongkong.** Wenige Tage vor der Ankunft des NAUTILUS war Linienschiffsfähnrich Grinzenberger, vollständig genesen, in Hongkong eingetroffen, und schiffte sich nun sogleich wieder an Bord des Kanonenbootes ein; aus Wien war die telegraphische Bewilligung zur Vornahme der Dockung eingelangt, welche nun ohne Zögern eingeleitet wurde.

Schon am 15. abends war das Schiff in den Kowloon Dock gebracht; die nothwendigen Reparaturen wurden sofort in Angriff genommen, und zugleich der Schiffsboden einer gründlichen Reinigung unterzogen; an demselben hatten sich ganz außergewöhnlich viel Muscheln, Tang u. dgl angesetzt. Am vierten Tage nach der Eindockung konnte NAUTILUS wieder seinen früheren Ankerplatz einnehmen.

Im Hafen befanden sich zahlreiche fremde Kriegsschiffe. Es waren dies: Englischer Flagge: AUDACIOUS, mit der Vice-Admiralflagge des Vice-Admirals Hamilton; CONSTANCE, SAPHIRE, WIWERN, Stationsschiff VICTOR EMANUEL, SWIFT, ESK, TWEED, FIREBRAND, MIDGE, LEANDER und VIGILANT.

Amerikanischer Flagge: Corvette Marion. Dieses Schiff war mit dem in Peking accreditirten amerikanischen Gesandten auf einer Rundreise durch die chinesischen Häfen begriffen.

Deutscher Flagge: Kreuzer Nautilus, im Begriffe die Fahrt nach Nagasaki anzutreten, um dort die Vereinigung mit dem deutschen Geschwader abzuwarten; Kanonenboot Iltis war zur Zeit der Ankunft des Nautilus ebenfalls im Hafen von Hongkong anwesend, trat aber am 17. die Heimreise nach Europa an.

Gouverneur der Insel war jetzt Se. Excell. Herr Marsh, von welchem Fregattenkapitän Spetzler ebenso wie von dem Vice-Admiral Hamilton in auszeichnender Weise empfangen und zur Tafel gezogen wurde.

Im Sinne seiner Instructionen beschloss Fregattenkapitän Spetzler mit dem Kanonenboote auch das nahegelegene Canton zu besuchen; die Fahrt dahin wurde am 22. April unter Führung eines Flusslotsen angetreten, und die 82 Meilen lange Flussstrecke mit anstandslos arbeitender Maschine in 9 Stunden und 30 Minuten durchfahren. Um 3 Uhr nachmittags ankerte man vor der europäischen Niederlassung Schameen.

**Canton.** Fregattenkapitän Spetzler hatte mit dem Besuche von Canton außer seinen allgemeinen informatorischen Zwecken hauptsächlich die Absicht verbunden, eine ceremonielle Vorstellung beim Vicekönige der Provinzen von Quan-Tung anzubahnen; zu diesem Zwecke hatte er sich schon von Hongkong aus an den die Geschäfte des österr.-ungar. Consulates führenden englischen Consul zu Canton gewendet, und diesen Functionär gebeten, die nöthigen vorbereitenden Schritte zur Erlangung einer Audienz für den Commandanten und den Stab des Nautilus zu machen. In Canton angelangt, erhielt der Schiffscommandant auf sein Betreiben die Verständigung durch den Consul zugestellt, dass der Bescheid des Vicekönigs ein höflich ablehnender gewesen sei. Es ist interessant zu erfahren, wie der Vicekönig, welcher keinen anderen Vorwand als den der Überlastung durch Amtsgeschäfte für seine Ablehnung geltend machen konnte, der eventuellen Absicht des Schiffscommandanten vorzubeugen wusste, in Geduld auf einen Moment zu warten, in welchem seine Herrlichkeit vielleicht eine Stunde seiner, dem Wohle der Unterthanen unablässig gewidmeten Zeit zur Erfüllung einer Höflichkeitspflicht würde opfern können. Der Auszug des viceköniglichen Schreibens, welchen der Consul dem Fregattenkapitän Spetzler mittheilte, hatte die folgende Fassung:

„*The Viceroy has acknowledged the receipt of the Consuls letter, informing him of the wish of Capt. Spetzler of the Austrian ship of war* Nautilus, *to make a visit with his suite.*

*The* Nautilus *having come from a distance to Canton, the Viceroy would naturally receive the visit, but he happens to be extremly busy at the present time.*

*He is averse to the idea of wishing the* Nautilus *to remain at Canton, to give an opportunity for the desired interview, but he hopes to have the pleasure of seeing Captain Spetzler at another time.*“

Der Stellvertreter des Sohnes des Himmels erwies sich überhaupt als sehr abgeneigt, mit den aus anderen Welttheilen kommenden Menschenkindern in persönliche Berührung zu treten. Wenige Tage früher hatte der Prinz Bonaparte ebenfalls vergeblich versucht, dem Vicekönige eine Auf-

wartung zu machen; dem englischen Vice-Admiral Hamilton wurde in gleicher Sache die Antwort zutheil, dass er erst nach dem Verlaufe von zehn Tagen empfangen werden könne, worauf aber dieser Vice-Admiral auf die hohe Ehre gänzlich Verzicht leistete, und ruhig in Hongkong verblieb.

Trotzdem musste sich aber der schwer nahbare Mandarin dazu bequemen, den amerikanischen, aus Peking gekommenen Botschafter, Colonel Denby, im *Yamen* zu empfangen und den Besuch in der europäisch-amerikanischen Niederlassung Shameen, im Gebäude des amerikanischen Consulates, persönlich zu erwidern.

NAUTILUS lag nur auf sehr geringe Entfernung von dem amerikanischen Consulatsgebäude verankert und man konnte demnach von Bord des Schiffes aus einen Theil des Empfangsceremoniells bei dieser Gegenvisite genau beobachten.

Um 10 Uhr vormittags des 24. April verkündeten weithin hörbare Gongschläge und Trompetenfanfaren, dass der höchste Würdenträger von Quantung sich nahe. Die Sänfte, welche seine Herrlichkeit barg, war dicht verschlossen; sie wurde von acht Mann getragen und war von berittenen Mandarinen umgeben; der Sänfte folgte eine Abtheilung von Fußtruppen. Diese Mannschaft trug zwar moderne Waffen, aber auch Fächer und Regenschirm, und am Rücken die weithin lesbare Aufschrift, „dass alle Vertheidiger des Reiches der Mitte maßlos tapfer und daher ungemein furchtbar seien“. Nachdem der feierliche Zug in strömendem Regen an der vor dem Consulatsgebäude aufgestellten Mannschaftsabtheilung der amerikanischen Corvette MONOCACY vorübergekommen war, wurde der Vicekönig vor dem Consulatsgebäude von dem Botschafter und von dessen Suite feierlich empfangen; in diesem Momente gab MONOCACY einen Kanonensalut von 17 Schuss ab. Nach etwa zweistündigem Verweilen in dem Gebäude des Consulates verließ der Vicekönig dasselbe unter Beobachtung des gleichen Ceremoniells, welches bei seiner Ankunft eingehalten worden war. —

Fregattenkapitän Spetzler hatte die Absicht gehabt, am 27. mit dem Schiffe von Canton nach Hongkong zurückzukehren, doch wurde er durch zu niedrigen Wasserstand auf der Barre an der Ausführung dieses Vorhabens verhindert. Der Canal, welcher südlich der Insel Honan läuft, und bei gewöhnlicher Wasserhöhe für Schiffe von 17′ Tiefgang stets fahrbar bleibt, war vor Ausbruch des französisch-chinesischen Krieges durch eine künstliche Strombarrière unpassirbar gemacht worden; es war den vereinigten Bemühungen aller europäischen Vertreter noch nicht gelungen, den Vicekönig von Canton auf Grund der geänderten Verhältnisse zu bewegen, die geschaffenen künstlichen Schiffahrtshindernisse wieder beseitigen zu lassen.

Erst am 2. Mai wirkten Flut und gleichzeitige Aufstauung des Meeresspiegels durch mehrtägigen SO-Wind derart zusammen, dass NAUTILUS ungefährdet die Rückfahrt durch den Fluss antreten konnte. Die Nacht über musste bei *Lankeet Island* an der Bocca Tigris vor Anker geblieben werden; am 3. Mai um $11^1/_2$ Uhr vormittags war NAUTILUS in Hongkong zurück.

Man fand im Hafen außer den fremden Kriegsschiffen, welche früher schon dagelegen waren, noch das deutsche Kanonenboot ALBATROS. Fregattenkapitän Spetzler ließ den Kohlenvorrath des Schiffes sofort ergänzen und beabsichtigte, nach Empfang der in den nächsten Tagen fälligen europäischen Post, mit NAUTILUS am 6. die Reise nach dem Norden fortzusetzen.

## Von Hongkong über Swatow, Foochow und Ningpo nach Shanghai.

Die Abreise dee NAUTILUS von Hongkong erfolgte, wie schon angedeutet, am 6. Mai, demnach zu einer Zeit, zu welcher gewöhnlich in der China-See der Moneunwechsel bereits eeinen Anfang zu nehmen beginnt. Man durfte also auf leichte südliche Brisen hoffen, wenn auch ziemlich viel Windetille und der für die Navigation unter allen Umetänden eehr lästige Nebel, welcher das Einsetzen dieeer Winde meist zu begleiten pflegt, ebenfalle erwartet werden mussten.

Diesmal aber behielt der winterliche NO-Moneun eeine Herrschaft ungewöhnlich lange; erst zu Ende dee Monates Mai trat der Monennwechsel ein. Die Fahrten dee NAUTILUS, aus welchen sich dessen Reise von Hongkong bie Shanghai zueammensetzten, waren demnach keineswegs von den Windverhältnieeen begünstigt, und erforderten einen ziemlich ausgedehnten Gebrauch der Schiffsmaschine.

Nach dem Auelaufen von Hongkong, und nachdem die *Ninepin Rocks* geklart waren, ließ der Schiffscommandant die Kesselfeuer löschen, und begann gegen den wehenden NO aufzukrenzen. Bis zum Mittage des 8. wurden auf diese Art auch wirklich 47 Meilen im Curswege gewonnen; im Laufe der nächsten 24 Stunden aber ergab sich infolge des zunehmenden Seeganges, trotz einem durchsegelten Schiffswege von 114 Meilen, nicht nur kein Gewinn, sondern sogar ein Verlust an Curweg. Fregattenkapitän Spetzler beschloss daher, mittels der Maschine den nahegelegenen Hafen von Swatow anzulaufen, um daselbst den Umschlag des Wetters abzuwarten, welchen man, wie schon bemerkt, in Bälde eintreten zu sehen erwarten durfte.

Gegen Abend des 9. verankerte man das Schiff bei Bill Island, um das Anbordkommen des Locallotsen abzuwarten. Dieser kam alsbald an Bord, und schon um 9 Uhr abends konnte man das Schiff vor dem englischen Consulatsgebäude zu Swatow vor zwei Ankern vertäuen.

**Swatow.** Dae Schiff verbrachte fünf Tage im Hafen von Swatow. Man gewann während diesee Aufenthaltes die Überzeugung, dass auf den Umschlag dee Wettere nicht so bald zu rechnen sein werde; der Schiffscommandant begnügte eich also damit, dass nach Verlauf dieser fünf Tage der NO-Wind so weit an Stärke nachgelassen hatte, dass wenigetens auf eine nicht allzu sehr verzögerte Weiterfahrt mit Dampf gehofft werden konnte, bei welcher nicht ein übermäßiger Gebrauch von Maschinen-Heiz- und Betriebsmaterial vorausgesehen zu werden brauchte. Am 15. um 11 Uhr vormittags verließ er demnach den Hafen von Swatow, und setzte die Fahrt gegen Norden fort.

Nach ununterbrochener Dampffahrt, welche dee Gegenwindes und der See halber möglichst nahe unter Land gemacht wurde, ankerte man in der Nacht vom 16. auf den 17. unter der Ineel Tong-eha, um daselbet die Ankunft eines Lotsen für den Min-Flnse abzuwarten. Am folgenden Morgen kam ein solcher Lotse zeitlich an Bord, und die Weiterfahrt wurde trotz des sehr unsichtigen Wetters alsbald angetreten, doch musste noch zweimal geankert werden, ehe man um 3 Uhr nachmittags den Ankerplatz — *Pagoda Anchorage* — erreichte.

**Foochow.** Man benützte den Rest des Tages sowie den folgenden Tag zum Besuche der mehrere Meilen stromaufwärts vom eingenommenen Ankerplatze gelegenen Stadt Foochow; in den Morgenstunden des 19. schien das Wetter bessere Chancen zu versprechen, und es wurde demnach die Reise fortgesetzt.

In die offene See gelangt, erhielt man auch wirklich bald südliche Brisen, mit welchen das Schiff eine Strecke von 92 Meilen unter Segeln zurückzulegen vermochte; in der Nähe der Nanki-Inseln trat aber neuerdings ein vollständiger Umschlag des Wetters ein. Nach mehrstündiger Windstille setzte nämlich in den Morgenstunden des 21. ein derart frischer NO-Wind ein, dass der Commandant, in der Überzeugung, gegen diesen Wind nicht aufkommen zu können, die Maschine in Gebrauch nahm, um einen nahe gelegenen Ankerplatz aufzusuchen. Um 4 Uhr nachmittags ankerte man in Bullok Harbour, und setzte erst am folgenden Morgen, als der Wind bedeutend schwächer geworden war, die Fahrt, abermals unter Dampf, fort. Am 23. lief man durch die Vernon-Straße in den Chusan-Archipel ein, und steuerte nun gegen den Yung-River. Ein Flusslotse wurde an der Mündung dieses Flusses an Bord genommen, und um $3^1/_2$ Uhr nachmittags das Schiff vor dem englischen Consulatsgebäude von Ningpo verankert.

**Ningpo.** Dieser volkreichen, zu den wichtigsten der zugänglichen chinesischen Städte zählenden Handelsstadt wurde ein Aufenthalt von zwei Tagen gewidmet; am 25. trat man die Weiterreise gegen Shanghai an. Nachdem das Schiff aus der Flussmündung gelangt war, ermöglichte es der aufspringende SO-Wind, alle Segel zu führen; die See war sehr wenig bewegt, und das Schiff erreichte nach Abstellen der Maschine, unter Segeln allein fahrend, eine Geschwindigkeit von 7,5 Meilen. Gegen 10 Uhr abends jedoch flaute der Wind bis zu gänzlicher Stille ab, wodurch sich der Schiffscommandant bewogen sah, um die unberechenbaren Stromversetzungen zu vermeiden, denen das Schiff hier ausgesetzt gewesen wäre, über Nacht zu ankern. Bei Tagesanbruch setzte man die Fahrt unter Dampf fort, und brachte das Schiff um $5^h$ $30^m$ nachmittags in Shanghai, auf dem schon früher einmal innegehabten Ankerplatze bei Pootung Point vor Anker. —

Wie aus der vorstehenden gedrängten Anführung der Umstände, unter welchen sich die Reise des NAUTILUS von Hongkong nach Shanghai vollzog, ersichtlich ist, hatte das Schiff sehr ungünstige Windverhältnisse; allerdings war es dafür während dieser ganzen Reise beinahe vollständig von den lästigen und der Navigation sehr gefährlichen Nebeln der China-See verschont geblieben. Diese Nebel sind infolge der zahllosen niederen Klippen und Riffe, welche der ganzen chinesischen Küste vorliegen, dann wegen der sehr heftigen und unberechenbaren Strömungen, die Hauptursache der so bedeutenden Anzahl von Schiffsunfällen, die alljährlich in diesen Gewässern vorkommen. Wie häufig diese Schiffsunfälle gemeiniglich zu sein pflegen, mag daraus entnommen werden, dass dem Fregattenkapitän Spetzler während seiner Anwesenheit zu Swatow Einblick in amtliche Aufschreibungen gegeben wurde, aus denen hervorging, dass von 72 Dampfern, welche diesen Hafenort regelmäßig berührten, im Laufe der letztverflossenen drei Jahre nicht weniger als 18 durch verschiedenartige Seeunfälle vollständig verloren gegangen waren. Man legt thatsächlich kaum eine Fahrt in dem Bereiche der chinesischen Küstengewässer zurück, ohne durch den Anblick des einen oder des anderen

Wracks an die besondere Gefährlichkeit dieser Gewässer erinnert zu werden. So hatte z. B. auch NAUTILUS beim Passiren der südlich der Lamock-Insel gelegenen *White Rocks* das Vorschiff des vor kurzem dort gestrandeten Dampfers DOUGLAS gesichtet.

**Shanghai.** Während des zehntägigen Aufenthaltes, den Fregattenkapitän Spetzler mit dem NAUTILUS diesmal in Shangai nahm, war dieses Kanonenboot das einzige europäische Kriegsschiff, welches überhaupt in diesem Haupthafen Chinas vor Anker lag; bei dem so regen Besuche, der in Shanghai stets durch europäische Kriegsschiffe aller Nationen stattfindet, gewiss ein sehr bemerkenswerter Zufall.

Der Schiffscommandant hatte sich über die Abwesenheit anderer Kriegsschiffe insoferne gewiss nicht zu beklagen, als er dadurch mancher zeitraubenden Etikettepflichten überhoben war, und seine ganze Zeit dem commerziell informatorischen Theile seiner Mission widmen konnte. Im gastlichen Hause unseres Consuls, Herrn Haas, fand sich ein Kreis von äußerst gefälligen und dienstwilligen, mit allen Verhältnissen Shanghais und des europäisch-chinesischen Handels überhaupt vertrauten Personen zusammen, welchen Fregattenkapitän Spetzler für sehr wertvolle Aufschlüsse zu Dank verpflichtet ist. Auch die anderen Notabilitäten der europäischen Niederlassung von Shanghai, mit welchen man schon vom früheren Besuche des NAUTILUS her in freundschaftlichen Beziehungen stand, ließen es sich angelegen sein, dem Stabe des Schiffes diesen neuerlichen Aufenthalt angenehm und instructiv werden zu lassen. Man machte die alte Erfahrung, dass der zweite Besuch eines fremden Hafens bei weitem interessanter und fruchtbringender ist, als der erste, bei welchem die Beobachtungsgabe noch von der Zahl und Wucht der neuen Eindrücke gleichsam erdrückt wird.

Beim Consul Haas hatte man Gelegenheit, nicht allein chinesische Würdenträger näher kennen zu lernen, sondern man machte da auch die Bekanntschaft der sehr interessanten Persönlichkeit eines koreanischen Prinzen, Ming, welcher sich eben zu dieser Zeit in Shanghai aufhielt. Prinz Ming, Schwager des Königs von Korea, hielt sich in seiner Heimat zu der in der Minorität befindlichen, fremdenfreundlichen Partei. Es war dies die Ursache gewesen, warum der Prinz eine längere Reise angetreten hatte, welche sich bis Europa erstrecken sollte. In Hongkong angelangt, hatte Prinz Ming seinen Secretär und Reisebegleiter beordert, auf Grund des mitgehabten Creditbriefes eine Summe Geldes zu beheben; der ungetreue Beamte hatte es aber vorgezogen, die ganze Summe, auf welche der Creditbrief lautete, zu realisiren und flüchtig zu werden. Dieses Missgeschick war die Ursache, dass der Prinz vorerst nach Shanghai zurückgekehrt war, um daselbst, im *Hôtel des Colonies* wohnend, die Zusendung eines neuen Creditbriefes aus der Heimat abzuwarten. —

Von Shanghai aus trat NAUTILUS die Fahrt nach einer Reihe von Hafenorten an, welche bisher noch nie von einem k. k. Kriegsschiffe besucht worden waren; nämlich nach dem von England zum Flottenlager gewählten Port Hamilton im koreanischen Archipel, dann nach den koreanischen Handelshäfen Fusan und Gensan, endlich nach den russischen Häfen Wladiwostok in der Tartarei, Karsakowsk auf der russischen, ehemals japanischen Insel Saghalien, endlich Petropawlowsk oder Peterpaulski auf Kamtschatka.

---

## Von Shanghai nach Port Hamilton und den koreanischen Häfen Fusan und Gensan.

Am 5. Juni verließ NAUTILUS, eine halbe Stnnde vor 1 Uhr nachmittags, den Ankerplatz vor Shanghai, schiffte nm 8 Uhr abends den Flusslotsen aus, und nahm Cnrs gegen den Süden der Ariadnefelsen. Nach Klarung dieser Felsen setzte man bei SO-Wind von der Stärke 3—4 die Qnersegel, stellte die Maschine ab, und nahm Curs gegen Quelpart. Bei andauernd guter Fahrt legte das Schiff bis zum folgenden Mittage 75 Meilen nnter Segel allein zurück. Obwohl der Wind abznnehmen begann, wurden doch im Lanfe der nächsten 24 Stunden noch 66 Meilen Cnrsweg zurückgelegt. Von 1 Uhr nachmittags des 7. an mnsste aber schon gedampft werden, da der Wind nach angenommener Drehnng in den ersten Qnadranten bald gänzlich einlullte. In den Morgenstunden des 8. war man vor Quelpart angelangt, wo man dichten Nebel antraf, der sich jedoch bald nach Sonnenaufgang zertheilte. Bei klarem Wetter nnd Windstille dampfte man nun weiter gegen Port Hamilton, welcher Hafen nm $2^h$ $20^m$ erreicht wnrde.

**Port Hamilton.** NAUTILUS wnrde hier in der Nähe der anwesenden englischen Kriegsschiffe vor Anker gelegt. Es waren dies die CLEOPATRA, CONSTANCE, SWIFT nnd FIREBRAND. Der rangsälteste nnter den Schiffscommandanten war der Kapitän der CLEOPATRA, Captain Keppel; dieser Commandant war so frenndlich, dem Fregattenkapitän Spetzler während des nur wenig mehr als 24stündigen Aufenthaltes des NAUTILUS, die militärischen Etablissements der Engländer in Port Hamilton persönlich zu zeigen, und ihm manchee von Interesse über diesen englischen Operationspunkt mitzutheilen, — womit wir nne noch später etwas eingehender zn beschäftigen Gelegenheit haben werden. Das Gros der englischen Escadre war von Port Hamilton abwesend, da dasselbe eben vor kurzer Zeit an den Feierlichkeiten zu Ehren des sogenannten siebenten kaiserlich chinesischen Prinzen, zu Chefoo und Port Arthnr theilgenommen, und sich sodann nach Nagasaki begeben hatte.

Wenige Stunden nach dem Eintreffen des NAUTILUS lief in Port Hamilton das französische Admiralschiff TURENNE ein, mit welchem NAUTILUS schon früher zu Yokohama zusammengetroffen war. TURENNE verließ, nach Nagasaki bestimmt, am 9. wieder Port Hamilton; ebenso NAUTILUS, welcher um 5 Uhr nachmittags auslief.

In See gelangt, ließ der Commandant eine Neubestimmung der Deviation nach der Methode des k. k. Linienschiffslieutenants Florian ausführen, nnd dampfte dann gegen Fusan; eine leichte südliche Brise, welche die Veranlassung geboten hatte, die Feuer znrückznschieben und Segel zn setzen, griff nicht ordentlich durch, nnd es musste deshalb der ganze Weg mit Hilfe der Maschine gemacht werden. Am 10. Juni um $3^3/_4$ Uhr nachmittags wurde NAUTILUS im Hafen von Fnsan anf 2 Kabel von der dortigen japanischen Ansiedlung verankert.

**Fusan.** Man traf hier im Hafen das französische Kanonenboot VIPÈRE, welches Schiff eben im Begriffe stand, nach einem zweitägigem Aufenthalte den Hafen von Fusan zu verlassen, und sich behufs Vereinignng mit dem Admiralsschiffe nach Nagasaki zu begeben.

Die japanische Ansiedlung, in welcher sich das ganze, die Fremden überhaupt näher interessirende Leben von Fusan concentrirt, war zur Zeit der Ankunft des NAUTILUS durch einen strengen Cordon von den umliegenden, am Strande sich hinziehenden koreanischen unansehnlichen Dörfern abgeschlossen, weil in diesen Dörfern mehrere Fälle von Cholera vorgekommen waren. Der Besuch der Wohnstätten der koreanischen Eingeborenen musste also selbstverständlich unterbleiben; doch bot die japanische Niederlassung genug des Interessanten für den kurzen Aufenthalt, welchen NAUTILUS hier nehmen konnte. Der japanische Consul zu Fusan ist der politische Cef der Niederlassung, welche an 1800 Einwohner zählt; Europäer sind nur fünf da; außer diesen und einigen wenigen Koreanern, welche im Zolldienste angestellt sind, ist die Niederlassung ausschließlich von Japanern beiderlei Geschlechtes bewohnt; die Gemahlin des Chefs des Zollamtes, Herrn Piry, ist die einzige hier lebende Europäerin.

Der japanische Consul, an welchen Fregattenkapitän Spetzler vom japanischen Generalconsul zu Shanghai ein Empfehlungsschreiben mitbekommen hatte, erwies sich gegen den k. k. Schiffscommandanten sehr zuvorkommend; er vermittelte durch telegraphische Anfrage in Tokio die Erlaubnis, dem NAUTILUS die von diesem Schiffe benöthigten 20 *t* Kohlen aus den Vorräthen verabfolgen zu dürfen, welche die japanische Regierung dort ausschließlich für den Gebrauch ihrer eigenen Kriegsschiffe auf dem Lager hält.

Das Wetter war während des Aufenthaltes des NAUTILUS in Fusan recht schlecht, und der bis zum Stande von 750 *mm* sinkende Barometer ließ am 11. Juni auch noch Ärgeres in Aussicht stehen; aber am folgenden Tage drehte der Wind über West bis SW, und das Wetter heiterte sich auf. Nachdem die Completirung des Kohlenvorrathes am Tage zuvor trotz des herrschenden schlechten Wetters bis zum Abende fortgesetzt und beendigt worden war, setzte Fregattenkapitän Spetzler am 12. morgens, $6^1/_2$ Uhr, die Reise fort.

Gleich außerhalb des Hafens wurde die Maschine außer Thätigkeit gesetzt, und die im dritten Quadranten spielende Brise zur Segelfahrt benützt. Bis zum Abende des folgenden Tages waren 181 Meilen im Curse gemacht. Vom Cap Duroch angefangen musste aber der abflauenden Brise wegen die Maschine in Anspruch genommen werden. Am 14., um $8^1/_2$ Uhr morgens, ankerte man zwischen der japanischen Ansiedlung und dem Felsen Chotokai im Hafen von Gensan.

**Gensan.** Auch hier, sowie in Fusan ist die japanische Niederlassung das Centrum des Handels und Verkehres; die Niederlassung selbst ist aber bedeutend kleiner, als jene von Fusan, und ihre Bewohnerschaft zählt nur an 180 Personen. Außer dem japanischen befindet sich auch ein chinesisches Consulat hier. Der Vorsteher des Zollamtes ist ein Engländer, sein *ad latus* und Stellvertreter aber ein Österreicher. Dieser Landsmann, Herr Rosenbaum, ließ es sich selbstverständlich auf das eifrigste angelegen sein, dem Commandanten und dem Stabe des k. k. Kriegsschiffes die Honneurs des Ortes zu machen, und ihnen alle gewünschten Daten und Aufschlüsse zu vermitteln.

Hier bestand kein Hindernis, welches den freien Verkehr mit den eigentlichen Koreanern zu einem Dinge der Unmöglichkeit gemacht hätte, wie dies in Fusan zum Bedauern des Schiffscommandanten und des Stabes des

NAUTILUS der Fall geweeen war; Fregattenkapitän Spetzler machte also von dem Einführungs- nnd Empfehlnngsechreiben Gebrauch, welches ihm der Prinz Ming in Shanghai an den koreanischen Präfecten von Gensan mitgegeben hatte.

Der Wohnort des Präfecten lag etwa eine Stnnde von dem japanischen *Settlement* entfernt, in dessen Nähe NAUTILUS vor Anker lag; Fregattenkapitän Spetzler und die ihn begleitenden Herren des Schiffsstabes machten also den Weg dahin zn Pferde. Unter dem größten landesüblichen Ceremoniell empfangen, und dann bewirtet, verweilten die Herren etwa eine halbe Stunde beim Präfecten; die Conversation wnrde dnrch einen englisch-koreanischen Dolmetsch vermittelt, und hatte — wie Fregattenkapitän Spetzler hemerkt — seinen kindlich-naiven Charakter.«

Am folgenden Tage erwiderte der Präfect dem Commandanten den gemachten Besuch an Bord dee NAUTILUS.

»Vorausgesendete Würdenträger übergaben mir«, schreibt Fregattenkapitän Spetzler, »ein langes Schreiben, welches, wie ich nachträglich enträthseln ließ, eine feierliche Urkunde über die für das Schiff mitgebrachten Staatsgeschenke darstellte. Die gewidmeten Geschenke bestanden aus 5 *kg* Rindfleisch, 5 Hühnern. nnd 100 Eiern, welche nationale Freundschaftsbeweise ich durch Übersendnng von Wein, Rnm und Liqueuren höflichst dankend erwiderte. Da der Präfect Di-techo-ka, sowie deeeen ebeneo zahlreiche als wissbegierige Snite das Schiff in allen eeinen Theilen besehen wollten, und bei der Neuheit der hiebei erhaltenen Eindrücke die Erholung oh des Erstannens immer geraume Zeit währte, außerdem auch die vorgesetzten Getränke häufig gewürdigt wurden, so gestaltete sich der Besuch zu einem überane länglichen. Gegen Mittag ließ ich endlich alle Anstalten zur Ausschiffung treffen, worauf noch von den Booten aus das allerletzte *Tschin-Tschin* erfolgte.«

Der Hafen wird nur eehr selten von Kriegsechiffen hesncht; nnd noch seltener mag den einheimischen Würdenträgern die Gelegenheit werden, einen Besnch an Bord eines solchen Wunderdinges abetatten zu können. Einige Wochen vor NAUTILUS war ührigens der rnssische Kreuzer KREISSER da gewesen, nnd hatte Vermeesnngsarheiten im Hafen Lazareff vorgenommen.

---

## Von Gensan nach den russischen Häfen Wladiwostok, Karsakowsk und Petropawlowsk.

Am Nachmittage des 15. trat NAUTILUS die Weiterreise nach Wladiwostok an. Windstille und leichte Gegenwinde machten den Gebrauch der Segel unthnnlich; es wnrde demnach anf der kürzesten Route an Cap Brual vorbei gegen die Insel Korsakow gestenert. Am 16. kam regnerisches nnd nebliges Wetter, die bisher nördliche Briee drehte gegen Osten und nahm nach und nach an Stärke zn. Man führte nach Thunlichkeit Gaffelsegel, sichtete am 17. im Lanfe der Vormittagswache Cap Gamova, nnd peilte nm 1 Uhr nachmittags die Verkowski-Inseln dwars. Die znnehmende See, sowie der

anffrischende Wind benahmen dem Schiffe fast alle Fahrt, und trieben es gegen die nahe Leeküete. Der Commandant sah sich hiednrch bewogen, abfallen nnd trotz des Nebels dnrch die *Japanese*-Straße, dann dicht unter Land gegen die westliche Einfahrt von Wladiwostok stenern zu lassen. Um 4 Uhr passirte man die Spitze Larionoff, und eine Stnnde später war NAUTILUS im goldenen Horn nächst der Stadt verankert.

**Wladiwostok.** In dem schönen und geräumigen Hafen fand man den russischen Kreuzer ABREK mit gehisster Contre-Admiraleflagge vor Anker liegend. Diese Admiralsflagge war das Commandoabzeichen des Contre-Admirals Feldhansen, Gouverneurs von Wladiwostok. Dem hereitwilligen Entgegenkommen des Gouverneurs dankte Fregattenkapitän Spetzler die Erleichterung der Sammlung beschreibender Daten über Wladiwostok, welcher Platz zwar erst seit einigen Jahrzehnten im Besitze Russlands, doch zu jener Zeit schon eine sehr bedentende militärische Wichtigkeit erlangt hatte; in gleicher Weise zeigte sich Herr Staatsrath Busey sehr bereitwillig und entgegenkommend; der genannte Staatsrath steht an der Spitze des znm Zwecke der Besiedlung des Ussnri-Gebietes aufgestellten Immigrations-Departements, und ist zugleich in wissenschaftlicher Erforschnng dieses Gebietes sehr thätig. Nicht allein vermittelte er dem Commandanten des NAUTILUS sehr schätzenswerte Aufschlüsse und Daten, sondern er erklärte sich auch gerne bereit, Donbletten von Gegenständen des von ihm gegründeten und geleiteten ethnographischen Mnseums zu Wladiwostok unseren heimischen derlei Anstalten zu überlassen, woran er nur den Wunsch knüpfte, von der wissenschaftlichen Erforschung dieser Gegenstände seiner Zeit in Kenntnis gesetzt zu werden.

Während des Aufenthaltes des NAUTILUS liefen der Klipper KREISSER, sowie das Flaggenschiff des commandirenden Admirals Korniloff, Thurmschiff WLADIMIR MONOMACH, im Hafen von Wladiwostok ein. Fregattenkapitän Spetzler henützte das letztere Zusammentreffen, welches unmittelbar vor der anberaumten Abreise des NAUTILUS eintrat, um heim Contre-Admiral Korniloff die Ermächtigung zu erhitten, seiner Zeit in Petropawlowsk nöthigenfalle den Kohlenvorrath des NAUTILUS aus den Lagervorräthen der dortigen, der russischen Flotte gehörenden Magazine ergänzen zu dürfen; diese Bewilligung wurde auf das bereitwilligste ertheilt, und dem Fregattenkapitän Spetzler ein hierauf bezügliches dienstliches Schreiben mitgegehen.

Am 23. verließ NAUTILUS bei Nebelwetter und leichtem SO-Winde den Hafen. Nachdem die Ausfahrt geklart war, wurde der Curs südlich der Insel Askold gesetzt, und diese Insel auf zwei Meilen Distanz passirt. Der Nebel verdichtete sich in den Abendstunden derart, dass diese über 5000′ hohe Insel selbst in der nächsten Distanz gänzlich unsichtbar blieb. Man setzte die Dampffahrt unter steter Abgabe von Nebelsignalen fort; nach Verlauf von 40 Stunden erst konnte man eine leichte südöstliche Brise zur Segelfahrt gegen Saghalien benützen. Der Wind frischte zwar bald auf, erreichte sogar zeitweise die Stärke 6, und verlieh dem Schiffe dementsprechende erhöhte Geschwindigkeit; aber es blieb die Luft andauernd von Nebel erfüllt, welchen selbst die hochstehende Sonne nicht zu zertheilen vermochte. Man konnte keine astronomische Positionsbestimmung erlangen, und das Anlaufen der La Peyrouse-Straße musste mit ganz besonderer Vorsicht geschehen. Doch heiterte sich das Wetter auf, als das Schiff in die Nähe der Küste von Saghalien gekommen war, das Cap Notoro kam um die Mittagsstunde des

27. gerade vor dem Buge in Sicht. Es erschien ohne bedeutenden Zeitverlust nicht thunlich, sich durch Laviren soweit vom Winde zu erheben, um dieses Cap anstandslos unter Segel doubliren zu können; man nahm deshalb die Maschine für kurze Zeit zu diesem Zwecke in Anspruch, setzte aber, nachdem das Cap in einer Entfernung von 12 Kabeln umschifft worden war, die Maschine wieder außer Thätigkeit, und nahm unter Segeln allein den Curs gegen den Hafen von Karsakowsk. Südliche Brisen, welche während der Nacht in die Bucht von Aniwa wehten, führten das Schiff bis auf den Ankerplatz, ohne dass die Maschine weiter benützt zu werden brauchte. Man ankerte am Morgen des 28. im Hafen von Karsakowsk.

**Karsakowsk.** Bei unstetem, aber mildem Wetter, welches ein Temperaturmittel von 16.4° zeigte, verbrachte NAUTILUS fünf Tage im Hafen von Karsakowsk; gänzlich neue Gegenstände der Beobachtung boten sich hier für den Commandanten und den Schiffsstab, denn Karsakowsk ist der Hauptort eines der drei Districte von Saghalien, einer beinahe ausschließlich von Deportirten bevölkerten Colonie. Der Gouverneur des Districtes war auf einer Dienstesreise abwesend; der ihm im Range zunächst stehende Beamte war der Gefängnisdirector, und dieser war es demnach, welcher dem NAUTILUS die Honneurs des Ortes machte. Gewiss hätte niemand besser die Besucher in das Leben und Treiben der Deportirten, von welchen nur ein geringer Theil in Gewahrsam gehalten wird, und in die Verhältnisse der Colonie einweihen können, als dieser Beamte, welcher sich auch in jeder anderen Richtung sehr dienstwillig erwies. So waren z. B., trotzdem dass der District von Karsakowsk selbst Kohlenbergwerke besitzt, und die Gesellschaft, welche diese Bergwerke ausbeutet, die Verpflichtung hat, stets einen gewissen Vorrath für den Gebrauch der russischen Kriegsschiffe in Karsakowsk auf dem Lager zu halten, gerade zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS keine Kohlen zu erhalten, da die erwähnten Vorräthe erschöpft worden waren, und auf einen Nachschub aus den Bergwerken nicht sobald gezählt werden konnte; der Gefängnisdirector erbot sich aber sogleich, für den Bedarf des Kanonenbootes an Stelle der mangelnden Kohle das nöthige Quantum Holz schlagen zu lassen. Im Verlaufe von zwei Tagen waren in den nahen Waldungen 100 $m^3$ Brennholz durch Sträflinge gefällt und zum Ufer transportirt, wo das Holz verkleinert und mittels kleiner Barken an Bord gebracht wurde. Während der Einschiffung des Holzes ereignete es sich, dass eine steife Böe aus Nord, plötzlich einsetzend, das Schiff zum Treiben brachte, und mehrere der Holzbarken sich losrissen; nur mit großer Anstrengung konnten diese Boote und ihre gefährdeten Insassen in Sicherheit gebracht werden.

Am Tage nach der Ankunft des NAUTILUS brachte das zur ostsibirischen Flotte gehörende Kanonenboot TUNGUZ eine Gerichtscommission nach Karsakowsk; Präses dieser Commission war Hauptmann Nozenich, ein ehemaliger k. k. Officier, der die mexikanische Campagne in der österreichischen Legion mitgemacht hatte, und dann in russische Dienste getreten war. Zur Zeit commandirte er eine Compagnie in der Nähe von Alexandrowsk, dem Sitze des Gouvernements von Saghalien.

Am 3. Juli wurde die Reise nach Petropawlowsk angetreten. Um 8½ Uhr morgens wurde ausgelaufen, um 4 Uhr nachmittags das Cap Siretoko doublirt, und nachtsüber im Curse ONO gegen Wind und bewegte See aufgedampft. Um 4½ Uhr morgens war ein genügender Seeraum gewonnen, um

mit Benützung des langsam gegen Süden drehenden Windes die Fahrt unter Segeln allein fortzusetzen. Eine recht günstige Segelfahrt führte das Schiff bis über die kleine, aber sehr hohe Insel Chirin Kotan hinaus, in die Nähe der Amphitrite-Straße; gegen diese Straße wurde in den Morgenstunden des 8. mit Dampf gesteuert. Dichter Nebel hatte das Anlaufen dieser Straße erschwert. Nach Durchkreuzung der Kurilen erlaubten es die Windverhältnisse nur mehr während kurzer Zeit, Segel zu führen; unter Windstillen, kleinen variablen Brisen und viel Nebel musste der Rest des Weges unter Dampf gemacht werden; sehr lästig war die auf der Ostseite der Kurilen angetroffene todte See aus SO, welche das senkrecht auf deren Richtung fahrende Schiff Rollbewegungen bis zu 26°, sechs- bis achtmal in der Minute machen ließ. Man war hiedurch veranlasst, die Raaen auf Deck zu streichen. Die Navigation wurde außerordentlich durch den beinahe unausgesetzten Nebel erschwert; astronomische Bestecke waren nicht zu erlangen, und die zur Verificirung des Schiffsortes nahe angethane Küste von Kamtschatka bietet an und für sich keine markanten Erkennungspunkte, und blieb meistens noch dazu in Nebel gehüllt. Endlich war es bei aufhellender Luft möglich, in den Morgenstunden des 11. die Einfahrt in die Avatska-Bucht zweifellos zu erkennen, und um 7 Uhr morgens lag das Schiff vor dem kamtschadalischen Hauptorte Petropawlowsk, innerhalb der Spitze Shakoff, in 7 Faden Wasser vertäut.

Über die während dieser weit nach Norden sich erstreckenden Reise beobachteten Temperaturen, ist zu bemerken, dass eine continuirliche Abnahme nur bis zu der Durchkreuzung der Kurilen beobachtet wurde; in Karsakowsk hatte man 15.2°, in der Nähe der Insel Onokotan aber 6.4° Wärme notirt; von da an nahm die Temperatur wieder langsam zu, und betrug beim Anlangen in Petropawlowsk 10.1°. Das beobachtete Temperaturmaximum während dieser Fahrt war 17.6°, das Minimum 5.2°.

**Petropawlowsk.** Mit der Beschreibung dieses Städtchens, des Hauptortes von Kamtschatka, werden wir uns später beschäftigen; hier wollen wir nur bemerken, dass die einzigen drei Fremden, welche sich hier vorfanden, ihre Platzkenntnis auf das willigste in die Dienste der Wissbegier der Herren des NAUTILUS stellten; häufige Ausflüge zu Wasser und zu Lande in die schöne und hochinteressante Umgebung von Petropawlowsk wurden während des Aufenthaltes des Schiffes in diesem Hafen, vom Commandanten und den Stabsangehörigen des NAUTILUS unternommen. Die vielfachen kleinen Erlebnisse bei diesen Ausflügen zählt Fregattenkapitän Spetzler zu seinen angenehmsten und interessantesten Reiseerinnerungen.

Im Hafen lag ein russisches Kriegsschiff, KLIPPER DZIGIT, ein amerikanisches Barkschiff und ein deutscher Dampfer, endlich der russische Dampfer ALEXANDRA. DZIGIT hatte eine Kreuzung im Norden beendigt, und der Commandant des Schiffes erzählte, dass er des vielen Eises wegen nicht über den 63. Breitengrad hatte vordringen können. Das Schiff war im Begriffe über Wladiwostok nach Hakodate zu fahren.

Nach Einschiffung von 53 *t* Kohle verließ NAUTILUS am 19. Juli, einem schönen sonnigen Sommertage, den Hafen von Petropawlowsk; von diesem Tage an konnte man an Bord sich als auf der Heimreise befindlich betrachten, denn der weitest entfernte Punkt des Reiseprogramms war eben verlassen worden. Nicht weniger als 31.142 Seemeilen waren bis zu diesem Augenblicke von dem Schiffe seit dessen Indienststellung zurückgelegt worden.

---

# Von Petropawlowsk nach Hakodate, Yokohama, Kobé und Nagasaki.

Nach dem Verlassen von Petropawlowsk sollte NAUTILUS nun zunächst Hakodate, dann die schon früher von diesem Schiffe angelaufenen japanischen Häfen Yokohama, Kobé und Nagasaki erneuert besuchen. Diese japanische Tour können wir als den ersten Theil der Rückreise des Schiffes ansehen.

Die Fahrt von Petropawlowsk nach Hakodate wurde von den Windverhältnissen sehr wenig begünstigt. Das Schiff musste vorerst nicht weniger als 90 Meilen unter Dampf zurücklegen, bis überhaupt eine Brise aufsprang; der endlich angetroffene Wind aber wehte aus SW, und erforderte also ein zeitraubendes Aufkreuzen. Der Commandant ließ zuerst einen Seebord von 190 Meilen Länge machen, dann umlegen, und 217 Meilen auf Backbordhalsen segeln, welche das Schiff am Mittage des 24. auf die Höhe der Amphitrite-Straße brachten. Immerhin war hiedurch eine namhafte Strecke des Cursweges gewonnen; aber nun nahm der Wind auch noch sehr bedeutend an Stärke ab, ohne seine ungünstige Richtung zu ändern. Es wurde demnach unter Dampf längs der Kurilen weiter gesteuert, und nach 36stündiger Fahrt der 46. Breitengrad erreicht. Hier trat ein günstiger Wetterwechsel ein; die Brise drehte in den zweiten Quadranten und wurde etwas frischer. Durch 2 Tage und 4 Stunden hindurch konnte man jetzt wieder segeln, und gewann 278 Meilen an Weg. Der Rest der Fahrt aber musste mit Ausnahme einer Strecke von 48 und einer andern solchen von nur 10 Meilen, wegen andauernder Windstillen wieder unter Inanspruchnahme der Maschine zurückgelegt werden. In der Nacht vom 31. Juli auf den 1. August wurde der Hafen von Hakodate erreicht, und bei dunkler Nacht das Schiff, 30 Minuten nach Mitternacht, in dem von vielen Fahrzeugen erfüllten Hafen auf $3^1/_2$ Kabel vom Stadtufer vertäut.

Auch während dieser Reise ergaben die fleißig gemachten Beobachtungen der Wassertemperatur, dass dieselbe in der Nähe des Landes stark abnehme; eine Thatsache, die in diesen nebelreichen Meeren sehr zur Orientirung beitragen kann. Während man in offener See die Oberflächentemperatur im Mittel mit 10° beobachtete, sank diese Temperatur bei der Annäherung an die Kurilen rasch auf 5.2°.

Im allgemeinen war das Wetter während dieser Reise unfreundlich, und infolge des vielen Nebels auch nasskalt, welche Umstände nicht verfehlten auf den Gesundheitszustand der für die tropische Hitze schon gewissermaßen acclimatisirten Mannschaft ungünstig einzuwirken. Man hatte zu dieser Zeit durchschnittlich neun Kranke an Bord; doch waren es meistens keine sehr ernsten Fälle. Zwei Officiere litten an Fieber, darunter der Linienschiffsfähnrich Grinzenberger, bei welchem sich Recidiverscheinungen eingestellt hatten.

**Hakodate.** Im Hafen von Hakodate fand man die französischen Kriegsschiffe TURENNE, PRIMAUGUET und LA CLOCHETERIE, sowie die amerikanische Fregatte ALERT. Mit den Befehlshabern dieser Schiffe wechselte der

k. k. Schiffscommandant die üblichen Besuche; einer Einladung des französischen Contre-Admirals La Rennière, eine Mannschaftsabtheilung des NAUTILUS zur sonntägigen Messe an Bord des französischen Flaggenschiffes TURENNE zu senden, kam Fregattenkapitän Spetzler gerne und dankend nach; eine andere Mannschaftsabtheilung wurde auf Ersuchen der katholischen Missionäre zu dem am Lande abgehaltenen Gottesdienste geschickt. Der k. u. k. Consularfunctionär, Herr Quin, stellte sich dem Commandanten in allem auf das gefälligste zur Verfügung, und begleitete denselben bei dem Besuche, den der Schiffscommandant dem japanischen Stadtgouverneur abstattete. —

Nach Ergänzung der Kohlen und sonstigen Vorräthe setzte NAUTILUS am 5. August die Reise nach Yokohama fort; um 11 Uhr vormittags wurde der Hafen bei Windstille unter Dampf verlassen. Anhaltende Windstillen brachten die Nothwendigkeit mit sich, beinahe die ganze Reise unter Dampf zurückzulegen. Bis Yokohama, wo das Schiff am 10. um 9 Uhr vormittags ankam, wurden 499 Meilen mit Dampf, und nur 64 Meilen unter Segeln durchfahren.

**Yokohama.** Bei dem Besuche, welchen der Schiffscommandant gleich nach der Ankunft des NAUTILUS zu Yokohama dem dortigen k. u. k. Consul, Hauptmann v. Kreitner abstattete, fand er diesen Functionär eben im Begriffe nach Tokio abzugehen; das Gleiche war bei dem k. u. k. Ministerresidenten Grafen Zaluski der Fall. Beide Herren waren nämlich zu dieser Reise durch den Wunsch des Mikado veranlasst, den eben in Yokohama befindlichen Violinvirtuosen, Herrn Remenyi, Proben seiner Kunst ablegen zu hören; es war der erste Fall, dass ein europäischer Künstler sich vor dem Mikado produciren durfte. Die genannten diplomatischen Würdenträger hielten es daher für angezeigt, durch ihre dem Herrn Remenyi angebotene Begleitung an den kaiserlichen Hof zu Tokio, das Bewusstsein der Auszeichnung zum Ausdrucke zu bringen, welches einem Angehörigen unserer Monarchie in dieser Art zutheil wurde.

In die Zeit des Aufenthaltes des Kanonenbootes auf der Rhede von Yokohama, welcher diesmal 20 Tage währte, fiel das Geburtsfest S. M. unseres Monarchen; dieses Fest wurde mit besonderer Feierlichkeit begangen; der k. k. Ministerresident versammelte den Schiffsstab in seiner Sommerresidenz zu Yokohama zur officiellen Gratulation, und begab sich hierauf, von den Herren des NAUTILUS gefolgt, an Bord des Schiffes, wo er eine zündende Ansprache an die Mannschaft hielt. Im Laufe des Nachmittags fand ein Matrosenfest an Bord statt, bei dem eine *Tombola* abgehalten wurde, zu welcher der k. u. k. Ministerresident, der k. u. k. Consul, sowie der Commandant und Stab des NAUTILUS zahlreiche Gewinnste spendeten. In den Abendstunden fand ein feierliches Festmahl, vom k. u. k. Ministerresidenten gegeben, am Lande im Grand Hôtel statt, zu welchem außer dem Consul, dem Gesandtschaftssecretär v. Siebold und dem Stabe des NAUTILUS, auch die beiden in Yokohama befindlichen österreichischen Kaufleute geladen waren.

Im allgemeinen wurde der Aufenthalt zu Yokohama, abgesehen von der Thätigkeit zur Vervollständigung der schon im Vorjahre gesammelten Daten informatorischer Natur, zur gründlichen Instandsetzung des Schiffes in allen seinen Theilen benützt; dem Schiffsstabe blieb hiebei Zeit, mehrere Ausflüge in das Innere des schönen Landes zu machen.

Der Gesundheitszustand an Bord war ein recht befriedigender; vom Schiffsstabe war im Laufe des Monates August allein der k. k. Linienschiffslieutenant v. Baselli noch leidend geblieben; von der Mannschaft hatte man im Durchschnitte drei Mann auf der Liste der Undienstbaren. Ein in Shanghai wegen Erkrankung an den Blattern zurückgelassener Heizer schiffte sich genesen wieder an Bord ein. Dieser günstige allgemeine Gesundheitszustand war um so erfreulicher, als in Yokohama zu dieser Zeit die Cholera, welche hier geherrscht hatte, noch immer nicht gänzlich erloschen war. Am 13. Juli hatte diese böse Krankheit in Yokohama ihren höchsten Stand erreicht gehabt; man verzeichnete an diesem Tage 118 Erkrankungen. Am 10. August, dem Ankunftstage des NAUTILUS, hatte man 53, am 28. August aber nur mehr drei Fälle von Choleraerkrankungen zu verzeichnen. Die Sterblichkeit hatte den gehaltenen sorgfältigen Aufschreibungen nach, im Durchschnitte 70% der Erkrankungen erreicht. Unter der europäischen Bevölkerung und an Bord der auf der Rhede geankerten Schiffe, waren übrigens nur ganz vereinzelt gebliebene Fälle vorgekommen. Von Seite der japanischen Regierung waren gegen das Überhandnehmen der Epidemie die zweckmäßigsten, gänzlich auf der Höhe der Wissenschaft stehenden Maßregeln ergriffen und mit äußerster Energie durchgeführt worden. Auch die Hafenbehörde hatte dafür gesorgt, dass an Bord der Schiffe die nöthige sanitäre Vorsorge beobachtet wurde. Selbstverständlich traf man auch an Bord des NAUTILUS alle nur irgendwie durch Erfahrung und Wissenschaft gebotenen Vorsichtsmaßregeln, um eine Einschleppung hintanzuhalten.

Fremde Kriegsschiffe hatte NAUTILUS diesmal auf der Rhede von Yokohama weder bei seiner Ankunft vorgefunden, noch liefen solche während des Aufenthaltes des Schiffes hier ein; der Dampfer MOSKWA, der freiwilligen russischen Flotte angehörend, lief am 14. auf die Rhede. An Bord dieses Schiffes befand sich der in einer Art von Incognito reisende Marineminister, Vice-Admiral Schestakoff; das Schiff führte nämlich weder den die Kriegsschiffe charakterisirenden Wimpel, noch ein Distinctionsabzeichen des Ministers. Man brachte die Anwesenheit des genannten Vice-Admirals mit der Einleitung von Vorbereitungen in Verbindung, welche die russische Regierung zu dem Zwecke beabsichtigt haben sollte, der bevorstehenden Grenzregulirung gegen China einen größeren Nachdruck durch Entfaltung maritimer Streitkräfte zu verleiben. Am 24. dampfte die MOSKWA mit Vice-Admiral Schestakoff nach San Francisco ab.

Der Abschied von Yokohama fiel diesmal den Reisenden des NAUTILUS recht schwer; es hatten sich die freundschaftlichen Beziehungen noch mehr zu befestigen Zeit gehabt, welche schon im Vorjahre geknüpft worden waren. Fregattenkapitän Spetzler schloss seinen Bericht über den diesmaligen Aufenthalt des Schiffes zu Yokohama mit den folgenden Worten:

„In socialer Beziehung hatten wir uns diesmal ebenso wie im Vorjahre sehr liebenswürdigen Entgegenkommens zu erfreuen. Dies gilt insbesondere von unserem allgemein beliebten und hochgeachteten Consul, Herrn Hauptmann R. v. Kreitner, in dessen gastlichem Hause der gesammte Stab zu jeder Zeit ein so herzlich biederes Willkommen, und so angenehmen Umgang in bester Gesellschaft fand, dass wir uns daselbst ganz heimisch fühlten. Ebenso erlaube ich mir hier noch des Namens des Herrn Langfeldt speciell Erwähnung zu thun. Dieser sehr achtungswerte wohlhabende Kaufmann, welcher von der deutschen Regierung mit dem Titel eines Commer-

zienrathes geehrt wurde, ist ein geborener Mecklenburger, der schon seit vielen Jahren in Japan ansässig ist, und sich daselbst in geschäftlicher wie in socialer Beziehung des besten Rufes erfreut. Seine Firma versorgt fast sämmtliche hier verkehrenden Kriegsschiffe mit allen gewünschten Verbrauchsgegenständen, und es kann nach unserer eigenen Erfahrung die reelle Geschäftsgebarung dieses Hauses nur auf das Beste gerühmt werden. Herr Commerzienrath Langfeldt gab uns mit liebenswürdigster Bereitwilligkeit nicht nur alle irgend gewünschten Auskünfte und Rathschläge, sondern war auch immer in der edelsinnigsten, ganz uneigennützigen Weise auf das eifrigste bemüht, seine Sympathien für unsere Landsleute durch Thaten zu bekräftigen. Herr Langfeldt kommt durch seine weitverzweigten Bekanntschaften und geschäftlichen Beziehungen sehr häufig in die Lage, seine wohlwollenden Gesinnungen auch für die Interessen unseres Staates und seiner Angehörigen wertvoll zu gestalten, was ebenso alle Beachtung verdient, als wir selbst ihm zu wärmstem Danke verpflichtet sind.«

Am 30. August um die Mittagsstunde wurde bei klarem Wetter und südlicher Brise die Rhede von Yokohama verlassen.

Im Verlaufe der Fahrt nach Kobé hatte man gar keine Gelegenheit, Segel zu führen; der Wind blieb immer aus dem dritten Quadranten wehend, und ein Aufkreuzen gegen diese Winde hätte schon der conträren Wirkungen des Kurusiwostromes halber, gar keine Aussicht auf einen irgend wie nennenswerten Erfolg gehabt; man behielt deshalb die Maschine im Gebrauche, und ankerte nach einer Fahrtdauer von 2 Tagen und 17 Stunden vor Kobé.

**Kobé, und die Fahrt durch die Inlandsee nach Nagasaki.** Auf dem Ankerplatz vor Kobé verweilte NAUTILUS vom 2. bis zum 9. September, und war während des ganzen hier zugebrachten Zeitraumes das einzige daselbst anwesende Kriegsschiff; die zu erstattenden officiellen Besuche beschränkten sich demnach auf jene bei unserem Consulatsverweser Herrn J. Troup und bei dem japanischen Stadtgouverneur. Die Cholera-Epidemie, welche auch hier geherrscht hatte, war so vollständig im Erlöschen begriffen, dass der Schiffscommandant keinen Anstand zu nehmen brauchte, hier der Schiffsmannschaft den schon seit längerer Zeit entbehrten allgemeinen Landgang zu gewähren.

Der Commandant und die Herren des Stabes besuchten das hiesige Arsenal, in welchem ein kleines stählernes Kanonenboot und zwei hölzerne Schiffe von 400—500 *t* Gehalt im Bau lagen; letztere Schiffe schienen zu Schulzwecken bestimmt zu sein. Im nahegelegenen mit der Eisenbahn leicht zu erreichenden Artillerie-Arsenal von Osaka, welches Geschütze bis zum Caliber von 26 *cm* erzeugt, fand man bei einem daselbst gemachten Besuche eine sehr rege Thätigkeit; der Commandant fand hiedurch wieder seine auf vielfache Beobachtungen begründete Ansicht bestätigt, dass Japan sich mit großer Rührigkeit zu einer imposanten Militärmacht aufschwingt, welche zu gegebener Zeit in den Gestaltungen, die im Osten Asiens eintreten mögen, das gewichtigste Wort zu führen den Anspruch erheben, und dieses kräftig zu unterstützen auch vollständig gewappnet sein wird. Details über die in militärischer Beziehung hier und anderswo in Japan gemachten Wahrnehmungen, werden wir später noch zu besprechen Gelegenheit haben.

Viel Interesse erweckte auch der Besuch einer großen Fabrik zu Kobé, in welcher der einheimische Thee gewissen Proceduren unterzogen wird, um dieses japanische Erzeugnis für den amerikanischen Markt vorzubereiten. Die

besuchte Fabrik war Eigenthum eines amerikanischen Hauses und beschäftigte an 1200 Arbeiterinnen.

Fregattenkapitän Spetzler beabsichtigte, bei Gelegenheit der Fahrt durch die Inlandsee einige Punkte dieses prachtvollen Binnenmeeres zu besuchen, wenn er auch nur wenige Stunden den einzelnen Fahrtunterbrechungen widmen konnte; um überall des gleich freundlichen Entgegenkommens sicher zu sein, wie das Schiff ein solches in den japanischen Haupthäfen ausnahmlos von Seite der einheimischen Behörden und Würdenträger gefunden hatte, erbat er sich von dem japanischen Stadtgouverneur von Kobé eine Art offener Ordre oder Empfehlungsschreiben, welches Document der Gouverneur auch ohne jede Schwierigkeit in liebenswürdigster Weise ausstellte.

Die Abfahrt von Kobé erfolgte am 9. bei gutem Wetter; abends wurde das Schiff in der schönen Uchi-Umi-Bucht, vor dem Orte Simo-Mura zu Anker gebracht, und in den frühen Morgenstunden des folgenden Tages die Reise fortgesetzt.

Im Laufe des Nachmittags gestaltete sich das Wetter sehr drohend; alle Anzeichen sprachen dafür, dass ein Typhoon herannahe. Der Wind wehte schon sehr steif aus Osten, als man die Stromschnellen der engen Kurusima-Straße passirte. Um 3 Uhr nachmittags erreichte man die gegen hohen Seegang geschützte Bucht Obe-Hato, wo der Commandant das Schiff vor dem herannahenden Unwetter Schutz suchen lassen wollte. Man ankerte in der genannten Bucht vor zwei Ankern, welchen ein langer Kettenausstich gegeben wurde; die Takelage des Schiffes wurde in hohl gestrichen, und alle Veranstaltungen getroffen, welche die Sicherung des Schiffes verbürgen konnten. Die Maschine blieb zum Gebrauche bereit. Im Laufe der ersten Nachtwache wurde der Wind immer ungestümer; um Mitternacht hatte man die schwersten Böen. Dabei fiel continuirlich dichter feiner Regen. Zur Unterstützung der Vertäuungen wurde zeitweise mit der Maschine langsam vorwärts gearbeitet. Um $1^1/_2$ Uhr nachts trat plötzlich Windstille ein, das Barometer, welches seit der Mittagsstunde von 754.8 *mm* auf 732.2 *mm* gefallen war, fing bald darauf an, rasch zu steigen; man befand sich also im Augenblicke in dem Centrum der Cyklone, und von 2 Uhr nachts an, als der Wind aus SSW neuerdings heftig eingesetzt hatte, entfernte sich der Wirbelsturm von dem Schiffsorte, und zwar so rasch, dass um 5 Uhr morgens nach einigen letzten heftigen Böen der Wind nur mehr die Stärke 3 aufwies. Am Nachmittage des 11. konnte man das atmosphärische Gleichgewicht als hergestellt betrachten. Dass Schiff war nun außer jeder Gefahr, und lag ruhig an einem Platze vor Anker, welcher sich als verlässlich selbst unter schweren Sturmverhältnissen erwiesen hatte. Der Schiffscommandant nahm daher keinen Anstand, die restlichen Stunden dieses Tages mit mehreren Herren des Schiffsstabes zu einer Fußpartie nach dem etwa 6 Seemeilen entfernten größeren und recht sehenswerten Orte Imaharu zu unternehmen, wo man die Stadt und das prächtige ehemalige *Daimio*-Schloss besichtigte.

Am folgenden Morgen, 12., wurde gelichtet, und nachdem im Laufe des Tages die *Iyo-Nada* durchfahren worden war, verankerte man das Schiff über Nacht unter der Insel Hime-Sima in der *Suwo-Nada*. Am 13. wurde unter unstetem und drohendem Wetter die Fahrt bis Simonoseki fortgesetzt und hier wieder geankert. Um 1 Uhr nachmittags des folgenden Tages endlich verließ man Simonoseki, gelangte um 3 Uhr in die offene See und verfolgte hier die kürzeste Route gegen Nagasaki.

Der 15. September war seit längerer Zeit wieder ein freundlicher sonniger Tag; am Nachmittage um $3^1/_4$ Uhr erreichte man den Ankerplatz im Hafen von Nagasaki.

**Nagasaki.** Während des Aufenthaltes, welchen NAUTILUS in Nagasaki vornehmlich zu dem Zwecke nahm, den Rest der schlimmsten Typhoonzeit, nämlich die Periode der Äquinoctien, in diesem gut geschützten Hafen abzuwarten, herrschte hier eine ziemlich lebhafte Schiffsbewegung. Beim Anlangen hatte man die beiden englischen Kriegsschiffe, Glattdeckscorvette SAPHIRE und Kanonenboot COCKCHAFER vorgefunden; diese beiden Schiffe liefen bald wieder aus; an Kriegsschiffen liefen nach und nach ein: das englische Kanonenboot FIREBRAND aus Port Hamilton kommend, die japanische Corvette TEN-RIO und die beiden chinesischen Kriegsschiffe: Thurmschiff TSI-YUEN und Kreuzer NAM-SCHUIN, letzterer die Commandoflagge des Contre-Admirals T i n g führend.

Die chinesischen Schiffe erschienen zu einem ganz besonderen Zwecke im Hafen von Nagasaki; im Laufe des Monates August hatten nämlich zu Nagasaki blutige Schlägereien zwischen Mannschaften von chinesischen, daselbst anwesenden Kriegsschiffen, und der japanischen von der Bevölkerung auf das eifrigste unterstützten Ortspolizei stattgefunden; auf chinesischer Seite hatte man sechs, auf japanischer Seite zwei Todte gezählt. Die chinesischen Schiffe waren hierauf von Nagasaki abberufen worden. Seither war eine gemischte Untersuchungscommission zu Nagasaki aufgestellt worden, welche den Fall auszutragen bestimmt war; zur Durchführung der Untersuchung vor dieser Commission hatten nun die früher genannten beiden chinesischen Schiffe alle jene chinesischen Matrosen nach Nagasaki gebracht, welche an den erwähnten Schlägereien betheiligt, oder als Augenzeugen dabei anwesend gewesen waren.

Von anderen Schiffen erweckten besonderes Interesse: der deutsche, der neuen Bremer ostasiatischen Postlinie angehörende Dampfer STETTIN, dann der Dampfer der russischen Volontärflotte NISNJI-NOWGOROD, endlich der Dampfer PRINZ HEINRICH, welchen NAUTILUS früher schon in Wladiwostok angetroffen hatte.

NISNJI-NOWGOROD hatte auf der Fahrt von Wladiwostok nach Nagasaki denselben Typhoon zu erleiden gehabt, welchen NAUTILUS in der Inlandsee vor Anker liegend bestanden hatte; das Schiff musste infolge dessen in Nagasaki in den Dock gebracht werden. Dieser Dampfer hieß vor der Erwerbung desselben für die russische freiwillige Flotte SAXONIA, und gehörte damals einer hamburgischen Gesellschaft. Nun war das Schiff in Verwendung für die Sträflingstransporte zwischen Odessa und Wladiwostok. Die für den speciellen Zweck dieses Schiffes an Bord getroffenen technischen und dienstlichen Einrichtungen verfehlten nicht, das lebhafte Interesse des Commandanten und der Officiere des NAUTILUS in Anspruch zu nehmen.

PRINZ HEINRICH endlich, welches Schiff man in Wladiwostok mit einer auf 120.000 Dollars bewerteten Ladung an Bord verlassen hatte, erweckte das Interesse hauptsächlich durch die schweren Unfälle, denen dieses Schiff seit damals ausgesetzt worden war. Das eiserne Schiff gehört der Hamburger Gesellschaft A n g l i a, und war bestimmt, die schon erwähnte wertvolle Ladung nach N i k o l a j e w s k zu bringen. Die Tauchung des Schiffes betrug bei Antritt dieser Fahrt 13′ 2″ engl. Der Kapitän lief P o r t C a s t r i e s an, um an

diesem Orte einen Lotsen für den tartarischen Canal aufzunehmen; diese Bucht wurde bei so dichtem Nebel aufgesucht, dass das Schiff, trotz aller Aufmerksamkeit, auf der nördlichen Seite der Einfahrt an das Land rannte, und sich 30′ lang zwischen zwei Felsblöcken einkeilte. Die vorderste der wasserdichten Abtheilungen des Schiffes lief sofort voll Wasser; doch hielt die von innen durch Balken gestützte Querwand vorläufig das übrige Schiff trocken. Vier Tage lang lag das Schiff bei steifem SO-Winde und bewegter See in dieser argen Position, ohne dass die Versuche zur Flottmachung irgend einen Erfolg ergeben konnten; endlich, nachdem das Wetter nachgelassen, und über die Hälfte der Ladung über Bord geworfen worden war, wurde das Schiff wieder flott. Nach provisorischer Verstopfung und Verstemmung der Lecke mit Filz und Holz, sowie nach Anbringung mehrerer Lagen straff gespannter Segel an der Außenseite des beschädigten Vordertheiles, setzte das Schiff die Fahrt nach Nikolajewsk fort. Auf dieser Fahrt gerieth das Schiff noch mehreremale auf die verschiedenen Barren des immer mehr versandenden und äußerst mangelhaft betonten tartarischen Canale. Endlich gelangte man nach Nikolajewsk, wo man nun den Rest der Ladung löschte und trachtete, das Schiff in einen halbwegs seetüchtigen Zustand zu versetzen. Zu diesem Zwecke wurde das Schiff derart geballastet, dass es vorne nur mehr 4′, gegen 24′ achter, tauchte. Nun konnte man im Vorraume die seitlichen Lecke durch darüber gelegte, bis 20′ lange, gut verstemmte und gedichtete Holzcaissons isoliren; der Boden wurde gänzlich auscementirt. Während dieser Arbeiten starb der erste Kapitän des Schiffes an den Folgen der Anstrengungen und moralischen Aufregungen, die für ihn das bisherige Missgeschick des Schiffes im Gefolge gehabt hatten. Der zweite Kapitän, Herr A. Kauffmann, welchem auch Fregattenkapitän Spetzler die Mittheilung der bisher erzählten Details verdankte, übernahm die Führung des Schiffes. Die Rückreise ging anfänglich bei günstigem Wetter gut von statten; das Schiff blieb dicht. Im Süden der Insel Saghalien wurde aber wieder so schwere See angetroffen, dass der künstliche Nothverband des Vordertheiles allmählich ins Bersten gerieth, so dass das Schiff seine Rettung nur der andauernden Widerstandskraft der vorderen Querschote zu verdanken hatte, welche das Eindringen des Wassers in das Mittelschiff verhinderte. Mit gänzlich gefülltem vorderem Compartement traf das Schiff endlich in Nagasaki ein, wo es alsbald zur Vornahme der auf den Betrag von 36.000 Dollars Kosten präliminirten Reparaturen in den Dock gebracht wurde. —

Das meist regnerische, unfreundliche und mitunter stürmische Wetter, welches während des Aufenthaltes des NAUTILUS zu Nagasaki herrschte, brachte am 24. so steifen NO, dass NAUTILUS vor zwei Ankern liegend ins Treiben gerieth. In Lee des NAUTILUS lag ein englisches Barkschiff namens ANGLO-INDIAN vor Anker, und man musste zur Vermeidung größerer Havarien und selbst der ernsten Gefährdung des Schiffes, unter den heftigsten Böen daran gehen, den Ankerplatz zu wechseln. Als der eine der Anker bis zu den Klüsen aufgewunden worden war, erhielt das Schiff trotz des noch mit großem Ausstich im Grunde nachschleppenden zweiten (Steuerbord-) Ankers, einen so heftigen Gierschlag nach Backbord, dass die Bugsprietstakelage des NAUTILUS mit jener des ANGLO-INDIAN unklar wurde, und auf beiden Schiffen in diesem Theile der Takelage kleine Havarien entstanden. Als NAUTILUS sich infolge momentanen Nachlassens der Windkraft von dem fremden Schiffe weg auf seinen zweiten, den schleppenden Steuerbordanker schweite, ließ der

Commandant das Schiff eine Zeitlang weiter treiben, bis dasselbe den ANGLO-INDIAN passirt hatte, und setzte nun, mit ganzer Maschinenkraft vorwärts arbeitend, das Steuer hart an Backbord, auf diese Art achter von dem ANGLO-INDIAN, und vor dem Buge des chinesischen Thurmschiffes vorbeikommend, welches in Lee des ANGLO-INDIAN verankert, die nächste Collisionsgefahr für den NAUTILUS geboten hätte. Durch dieses ebenso kühne als geschickt ausgeführte Manöver, mit schleppendem Steuerbordanker genügend weit an Backbord des ANGLO-INDIAN gelangt, warf Fregattenkapitän Spetzler nun den Backbordanker aufs neue; in dieser für den Augenblick günstigeren Position blieb das Schiff, bis die etwas gebesserten Verhältnisse des Wetters es gestatteten, durch Schlüpfenlassen des nunmehr unter dem ANGLO-INDIAN befindlichen Steuerbord-, und Lichten des Backbordankers, einen anderen auch für den Fall des voraussichtlichen Umspringens der Sturmrichtung günstigeren Ankerplatz mit freiem Schwoiungsraume einzunehmen.

---

## Von Nagasaki über Hongkong nach Singapore.

Bei heiterem wolkenlosen Wetter, hohem Barometerstande — 767.8 *mm* — und flauer westlicher Brise verließ NAUTILUS am 30. September um $9^1/_2$ Uhr vormittags den Hafen von Nagasaki. Bald nachdem das Leuchtferer von Iwo-Sima passirt war, drehte der Wind gegen Norden. Es konnten somit schon hier die Quersegel beigesetzt werden, und als ein genügender Seeraum gewonnen war, stellte man eine Viertelstunde vor 4 Uhr nachmittags die Thätigkeit der Maschine vollständig ein. Um Mitternacht hatte man die Inselgruppe Mesima dwars, worauf im Curse WSW gegen die chinesische Küste gesteuert wurde. Der Wind spielte nun zwischen NNW u. NO in mittlerer Stärke 2—3, wodurch dem Schiffe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 Meilen ertheilt wurde.

Vom 1. auf den 2. October war der Wind etwas schwächer, daher auch die Fahrt geringer; immerhin aber ergab das Besteck eine Generaldistanz von 85 Meilen; vom 2. auf den 3. erreichte man eine solche von 111, in den folgenden 24 Stunden 92 Meilen. Während der ganzen Passage des Gelben Meeres hielt sich die Windrichtung zwischen Nord u. NO in der Stärke 1—5, wobei mit kurzen Unterbrechungen immer klares Wetter und nur geringer Seegang herrschten. Diese Verhältnisse ließen keinen Zweifel darüber, dass mit dem Unwetter vom 24. September die stürmische Äquinoctialperiode ihren Abschluss gefunden, und der winterliche NO-Monsun nun schon seine Herrschaft angetreten hatte.

Am 4. kam die Insel Hiesham in der erwarteten Richtung in Sicht; von nun an steuerte man auf etwa 30 Meilen Entfernung parallel zu der chinesischen Küste. Am 4. nahm die Brise langsam ab, und um die Mittagszeit des 5. gab es sogar durch wenige Stunden hindurch Windstille; doch setzte gegen Abend wieder Brise ein, welche zuerst aus SO wehte, bald aber wieder in die frühere regelmäßige NO-Richtung drehte.

Bei den *White Dogs* begann der Einfluss der Nähe des Formosa-Canals sich bemerklich zu machen; die Brise wurde frischer, der Seegang höher. In

Sicht der Leuchtfeuer von *Turn About*, *Ockseu* und *Chapel* paesirend, waren unter Führung aller Segel und der Leesegel am 7. 176, und am 8. 174 Meilen in je 24 Stunden gesegelt worden. Am frühen Morgen des 8. war *Breaker Point* passirt worden, so dass nun, bei allmählich nachlassender Windstärke, der Curs gegen die Insel Hongkong gesetzt werden konnte. Während der Nacht lag das Schiff unter kurzen Segeln vor der Einfahrt in den Hafen bei, und ankerte am 9. um 9½ Uhr morgens, nach genau neuntägiger Segelreise, im Hafen von Victoria. Während der ganzen Reise waren von der 1037 Meilen langen durchlaufenden Wegstrecke nur 34 Meilen mit Dampf allein, 21 Meilen aber mit Segeln und Dampf zurückgelegt worden.

Das constante Wetter, mit welchem man diese Reise zurückgelegt hatte, ließ vollständig den Charakter des NO-Monsuns erkennen; in der Nähe der Küste wehte der Wind stärker als in der offenen See, drehte regelmäßig gegen Abend mit der Sonne, also von Norden mehr gegen Osten, und nahm zugleich an Frische zu; in den Tagesstunden ging er dann sowohl in der Richtung wieder zurück als auch in der Stärke abnehmend. Am frischesten blies der Wind in dem Formosa-Canal; diese durch die trichterartige Einengung der bewegten Luftmasse hervorgerufene Verstärkung machte sich, wie schon angedeutet, bereits in der Nähe der *White Dogs* bemerkbar, und reichte nach Süden bis in die Höhe von Swatow. Der Wind wurde aber nie böig; Änderungen in dessen Stärke geschahen stets mit allmählichem Übergange. Nur wenige Stunden hatte eine Windstille das stetige Wehen des Monsuns unterbrochen; ebenso war nur an einem Tage, nämlich am 4., trübes Wetter mit einigen Stunden währendem leichten Regen, als Unterbrechung des sonst immer heiteren sonnigen Wetters zu beobachten gewesen. Der Seegang war mit Ausnahme der Region des Formosa-Canals stets sehr mäßig; im Formosa-Canal hingegen war man gezwungen, die großen Seevertäuungen anzuwenden.

Der neuntägige Aufenthalt in dem Hafen von Hongkong wurde zur Completirung der verschiedenen Vorräthe benützt. Vielfach wurde die Zeit des Commandanten und des Schiffsstabes hier durch die zahlreich einander folgenden Einladungen in Anspruch genommen, welche sich jetzt zu herzlichen Abschiedefeiern gestalteten; man wusste, dass NAUTILUS mit dem Verlassen Hongkongs die ostasiatische Station überhaupt verlassen werde, und bemühte sich, den liebgewordenen Freunden den Abschied von dem gastlichen Hongkong recht schwer zu machen. Eine besonders erwähnenswerte Kundgebung der Sympathie wurde dem am 18. October in den Morgenstunden auslaufenden Schiffe von Seite der im Hafen anwesenden fremden Kriegsschiffe bereitet, eine Art von Ovation, welche zugleich den Beweis liefert, welche Achtung sich der Commandant, der Stab und die Bemannung dieses k. k. Kriegsschiffes bei den Kameraden anderer Nationen während der Stationirung des NAUTILUS in den ostasiatischen Gewässern zu erwerben gewusst hatte. Wer die Seeverhältnisse kennt, der weiß, dass in der von fremden Kriegsschiffen geäußerten Sympathie immer zugleich eine ehrende Anerkennung der echt seemännischen Haltung und des seemännischen Geschickes liegt, welches von den Officieren und der Bemannung überhaupt an den Tag gelegt worden ist.

Die Kriegsschiffe, welche zur Zeit des Auslaufens des NAUTILUS aus dem Hafen von Hongkong daselbst vor Anker lagen, waren das englische Commodore- und Stationsschiff VICTOR EMANUEL und Kanonenboot ESPOIR, die französische Corvette LA CLOCHETERIE und die amerikanischen Schiffe OSSIPEE und MONOCACY. Als nun NAUTILUS sich in Bewegung setzte, ent-

sendeten alle Schiffe wie auf Commando ihre Mannschaften zum Hurrahgruße in die Wanten; VICTOR EMANUEL ging sogar so weit, allen officiell üblichen Salutregeln zum Trotz, die k. k. Flagge am Vortopp zu hissen; von der MONOCACY klang die österreichische Volkshymne herüber. Fregattenkapitän Spetzler richtete sein Auslaufmanöver so ein, dass er jedes einzelne der grüßenden fremden Kriegsschiffe in der nächsten Nähe passirte, um den Hurrahgruß kräftig hörbar durch die Mannschaft des NAUTILUS erwidern lassen zu können — so schwer ausführbar ein solches Manöver in dem beengten Hafen, bei der starken Strömung, und wegen der vielen den Manöverraum durchkreuzenden Dschunken und Boote auch sich gestalten musste. Mit internationalen Signalen wurden dem NAUTILUS noch von den meisten der früher genannten Schiffe die herzlichsten Wünsche für eine glückliche Heimreise und frohe Ankunft in der Heimat mitgegeben; auch die Kauffahrer betheiligten sich an den allgemeinen Kundgebungen der Sympathie, indem sie die Flaggen grüßend senkten.

Dieser herzliche Abschied, welcher dem NAUTILUS beim Verlassen von Hongkong bereitet wurde, wird gewiss jedem unvergesslich bleiben, der das Glück hatte, an Bord dieses Schiffes Augenzeuge hievon gewesen zu sein.

Durch den Lema-Canal auslaufend, begegnete NAUTILUS zur Freude der Bemannung wieder einmal ein Schiff mit der heimischen Flagge; es war dies der Lloyddampfer AMPHYTRITE, welcher mit einer Verspätung von neun Tagen in Hongkong eintraf. Diese Verspätung hatte ihre Ursache darin gehabt, dass AMPHYTRITE auf ihrer Fahrt von Singapore nach Hongkong den mit gebrochener Propellerachse hilflos daliegenden Lloyddampfer VORWÄRTS begegnet hatte, und daher vor der Fortsetzung ihrer Reise genöthigt gewesen war, zuerst den arg gefährdeten VORWÄRTS mit seinen 400 Passagieren und einer wertvollen Ladung nach Singapore zurück in Sicherheit zu bringen.

Südöstlich der Samoun-Inseln stellte man die Schiffsmaschine außer Gebrauch, und setzte die Fahrt mit dem günstigen Monsun unter Segeln allein fort. Am ersten Segeltage legte man 107, am zweiten 137, am dritten 121, am vierten endlich 113 Meilen zurück; hiedurch erreichte das Schiff am Mittage des 22. die Höhe der in 15° 22′ liegenden Insel Colla Ray. Hier musste die Maschine in Gebrauch genommen werden, aber in den Morgenstunden des folgenden Tages sprangen neuerdings östliche Brisen auf, so dass man wieder die Segel benützen konnte. In 8° 30′ stellte sich abermals Windstille ein, und hier war es mit der Herrschaft des günstigen Monsuns vorläufig wirklich zu Ende. Der Rest der Reise nach Singapore wurde deshalb unter Dampf gemacht, und man ankerte am 28. um die Mittagsstunde auf der Rhede von Singapore.

**Singapore.** In Singapore fand man im dortigen Trockendock den havarirten Lloypdampfer VORWÄRTS in Reparatur begriffen; am Tage nach dem Einlaufen des NAUTILUS langte der Lloyddampfer AMPHYTRITE, auf der Rückreise von Hongkong, auf der Rhede an, und kurz nach diesem noch der Lloyddamdfer MEDUSA, von Penang kommond und nach Hongkong bestimmt. Es ereignete sich somit der gewiss seltene Fall, dass drei Dampfer unserer großen heimischen Schiffahrtsgesellschaft zu gleicher Zeit im Hafen von Singapore anwesend waren. Vom Commandanten der AMPHYTRITE, Ritter v. Gelcich, erfuhr Fregattenkapitän Spetzler die Details der unter schwierigen Umständen vollzogenen Bergung des Lloyddampfers VORWÄRTS; nachdem

Fregattenkapitän Spetzler auch Einsicht in die auf diesen Bergungsfall bezughabenden Documente genommen hatte, sah er sich in seiner Eigenschaft als Commandant des k. k. Stationsschiffes in den ostasiatischen Gewässern veranlasst, bei der obersten Marinebehörde die ämtliche Anregung zu geben, dass dem Kapitän Gelcich für sein echt seemännisches und vom besten Erfolge begleitet gewesenes Verhalten allerhöchsten Ortes eine Anerkennung erwirkt werde. —

Von Kriegsschiffen sah man in Singapore die amerikanische Corvette OSSIPEE und das französische Kanonenboot SAGITTAIRE, welche beide während des kurzen Aufenthaltes des NAUTILUS hier einliefen.

NAUTILUS blieb nur vier Tage auf der Rhede, welche Zeit zur Instandsetzung des Schiffes in allen seinen Theilen und zur Completirung der Vorräthe verwendet wurde. Die hier erhaltenen Befehle der obersten Marinebehörde empfahlen dem Schiffscommandanten die Beschleunigung der Heimreise des Schiffes, welche am 1. November angetreten wurde.

---

## Heimreise über Point de Galle, Aden, Djeddah, durch den Suez-Canal und über Alexandrien nach Pola.

Die Reise von Singapore bis Point de Galle nahm 18 Tage und $16^1/_2$ Stunden in Anspruch. Es war eine lange, und insoferne auch eine mühevolle Fahrt, als das Schiff, ohne gerade mit schlechtem Wetter kämpfen zu müssen, allen den Widrigkeiten unterworfen war, welche das unausgesprochene und wechselvolle Wetter vor Einsetzen des winterlichen NO-Monsuns in diesen Meerestheilen mit sich bringt. Windstillen wurden häufig durch Böen unterbrochen, welche ein dichtes Reeffen erforderten; wechselnde Brisen beanspruchten eine stete Manövrirbereitschaft und unablässige Aufmerksamkeit und Arbeit, um das Schiff einigen Weg gewinnen zu lassen; Hitze und Nässe belästigten die Bemannung. Häufig musste von der Maschine auf längere oder kürzere Zeit Gebrauch gemacht werden. Wir glauben angesichts der wechselvollen Fahrtumstände auch am besten zu thun, wenn wir bezüglich der eingeschlagenen Route, und der mit den verschiedenen Bewegungsmitteln zurückgelegten Theilstrecken einfach auf die beigegebene Reiseskizze verweisen, und uns hier nur auf die folgenden allgemeinen Bemerkungen beschränken, welche der Schiffscommandant dem Berichte über die Fahrt anschloss.

In der Straße von Malacca bis zu den *Northsands* — 3° Nord — hatte man nur Calmen und sehr leichte variable Brisen; hierauf nördliche Winde, vorwiegend aus dem vierten Quadranten, aus welchem Quadranten sich auch häufige Gewitterböen, oft bis zur Stärke 8, entluden. Nördlich von der Insel Penang wurde das Wetter klarer; veränderliche Winde aus den nördlichen Quadranten, von unstetem Charakter, herrschten hier vor; östlich der Nikobaren hatte man viel Windstillen; diese herrschten bis in die Nähe des 90.° östl. Länge vor. Hier bekam man Brisen zwischen WSW und WNW, mit

dichter Bewölkung, häufigen Regengüssen, Böen bis zur Stärke 7, welch letztere meist gegen Sonnenuntergang eintraten. Am 18. und 19. November nach eintägiger Windstille, klares Wetter und NNW-Wind, welcher bis zur Erreichung des Meridians von 82° 20′ anhielt. Hierauf, etwa 40 Meilen von der Ostküste Ceylons, wieder Stillen mit schwerer Bewölkung und zeitweise Regen.

Das Barometer schwankte stets nur wenig, bewegte seinen Stand zwischen 760,1 und 757,3 *mm*, ohne aber in seinen Angaben in irgend einem Zusammenhang mit den sehr wechselreichen Windrichtungen und -Stärken zu stehen. Die Temperatur betrug im Mittel 27,3°; die tiefste Temperatur war mit 24°, die höchste mit 35,2° notirt worden. Von den Nikoharen an war das Schiff langem Seegang aus SW ausgesetzt, welcher bei dem Einsetzen westlicher Winde kürzer und höher wurde; die größten Rollbewegungen machte das Schiff während dieser Fahrt an der Südküste von Ceylon.

Die beobachteten Strömungen zeigten wenig Regelmäßigkeit; eine Koppelung derselben ergab von Singapore bis Kar Nikohar, d. i. vom 1. bis zum 10. November, 45 Meilen nach Westen, von Kar Nikobar his Point de Galle aher, Ost $^1/_4$ Nord, 56 Meilen. Auf etwa 40 Meilen von der Ostküste Ceylons beobachtete man den stärksten Strom; er setzte hier binnen sieben Stunden 29 Meilen nach SSW, von den Bassas an war aber kein Stromeinfluss mehr wahrnehmbar. Während der ganzen Fahrt war nur ein Schiff, nämlich ein Dampfer mit nordöstlichem Curse, begegnet worden.

Gegenüber dem kürzesten Routenwege, von 1495 Seemeilen, zwischen Singapore und Point de Galle, war NAUTILUS zum Durchlaufen eines Weges von 1908 Meilen gezwungen gewesen; hievon hatte man 933 Meilen unter Dampf, 957 unter Segeln allein zurückgelegt. —

Fregattenkapitän Spetzler hatte die Befriedigung, dass infolge der richtigen, an Bord des Schiffes beobachteten hygienischen Maßregeln, unter welchen eine geregelte, zugleich instructive Beschäftigung der Mannschaft eine sehr wichtige Rolle zu spielen berufen war, der Gesundheitszustand der Bemannung trotz der Anstrengungen und trotz des heißen und feuchten Wetters ein sehr günstiger genannt werden konnte. Bei der Ankunft in Point de Galle zählte man nur vier Kranke unter der Mannschaft, hingegen war Linienschiffslieutenant Br. Baselli noch immer an den Folgen des gehabten Malariafiebers leidend.

**Point de Galle** [1]). Man fand im Hafen von Point de Galle kein fremdes Kriegsschiff vor; überhaupt wird dieser Hafen seit der zunehmenden Bedeutung von Colombo nicht mehr sehr oft von Kriegsschiffen besucht.

NAUTILUS konnte infolge der dem Schiffscommandanten anempfohlenen Beschleunigung der Heimreise des Schiffes nur einen zweitägigen Aufenthalt auf der Rhede nehmen. Die Officiere der aus 150 Mann schottischer Truppen bestehenden Garnison, unter Major Chater, waren so freundlich, den Stab des NAUTILUS gleich am ersten Tage zu einem Diner in ihrer Messe zu laden; am zweiten Tage veranstaltete der k. u. k. Consularagent, Herr A. R. Scott, ein festliches Diner, an welchem 26 Herren und Damen theil-

---

[1]) Siehe über Point de Galle und Colombo (Ceylon): Reise S. M. Schiffes FRUNDSBERG, 1885/86, IX.

nahmen. Man bedauerte sehr, dieses freundliche Entgegenkommen nicht anders als durch eine einfache Einladung zu einem Schiffsbesuche erwidern zu können; zur Veranstaltung eines größeren Festes an Bord fehlte eben die Zeit, da das Schiff schon nach kurzem Aufenthalt wieder die Rhede verließ, um die Fahrt gegen Aden fortzusetzen.

Im Gegensatze zur Fahrt des NAUTILUS von Singapore nach Point de Galle war der Reiseabschnitt von dem letztgenannten Ankerplatze nach Aden ein sehr günstiger, während welchem es nur in geringem Maße nothwendig wurde, von der Schiffsmaschine Gebrauch zu machen.

Wie dies die Cursskizze veranschaulicht, befreite sich NAUTILUS nach dem Verlassen des Hafens, und später wieder, nachdem der Golf von Manaar mittels Segeln durchkreuzt worden war, längs der Südspitze der vorderindischen Halbinsel, mittels der Maschine von der Windstillen-Region in der Nähe des Landes; vom 26. November an folgte aber ununterbrochene Segelfahrt bis auf den Ankerplatz von Aden. Es wurden im ganzen 2092 Meilen durchlaufen, von welchen 1876 auf die unter Segel zurückgelegte Strecke entfielen. Die Calmregion in der Nähe des Cap Comorin reichte bis etwa 150 Meilen weit in See; von da an, als das Schiff den 9. Breitenparallel erreicht hatte, setzten nördliche Brisen ein, welche mit der Entfernung von den Ländermassen der bengalischen Halbinsel frischten, und vollständigen Monsuncharakter zeigten. Die Richtung der Winde war meist NNO, mit der Drehungstendenz nach Norden; die Stärke 4—5, aber häufig auch bis zu 6 zunehmend. Immer war der Wind stetiger Natur, nie böig; es konnten stets alle Segel geführt werden, unter welchen das Schiff bei Dwarscursen bis zu $8^3/_4$ Meilen Fahrt erreichte.

Als eine mit den allgemeinen Angaben der Segelhandbücher nicht übereinstimmende Beobachtung, meldete Fregattenkapitän Spetzler die Thatsache, dass gerade mit der Annäherung an den Golf von Aden das Schiff nicht zunehmende, sondern mehr und mehr schwächer werdende Brisen erhielt, welche Abnahmen sich besonders des Nachts einzustellen pflegten, so dass die Fahrt des Schiffes oft kaum mehr als 2 Meilen erreichte; diese schwächeren Brisen spielten mitunter bis SO, im Golfe von Aden selbst aber nahm der Wind wieder an Stetigkeit und Frische zu.

Die sorgfältig beobachteten Strömungen zeigten im Ocean die erwartete Gleichförmigkeit, wurden aber bei der Annäherung an den Golf von Aden völlig regellos. So z. B. war die erlittene Stromversetzung des Schiffes vom 5. auf den 6. December genau die entgegengesetzte von jener während der nächstfolgenden 24 Stunden, obwohl ganz dieselben Verhältnisse von Wind und Wetter geherrscht hatten. Um regelmäßigere und günstigere Strömungsverhältnisse zu erhalten, richtete man die Fahrt des Schiffes weiter nördlich, gegen die arabische Festlandsküste, doch wurde diese Erwartung auch hier anfänglich getäuscht. Erst das Besteck vom 8. zum 9. December zeigte einen günstigen Strom von 1 Meile stündlich.

Im ganzen Verlaufe der Reise zwischen Singapore und Aden hatte das Schiff 183 Meilen Stromresultat nach W z. S $^1/_4$ S.

Um die Mittagsstunde des 10. December wurde NAUTILUS an einer Hafenboje im Hafen von Aden vertäut.

**Aden.** Im Hafen fand man die englischen Kriegsschiffe WOODLARK und PENGUIN, das indische Colonialschiff AMBERWICH und das französische Kanonenboot CAPRICORNE.

Bei Gelegenheit der alsbald vom Schiffscommandanten abgestatteten officiellen Besuche erfuhr Fregattenkapitän Spetzler, dass das französische Kanonenboot CAPRICORNE die Expedition des italienischen Rittmeisters Marchese Benzoni und seines Begleiters Giulio del Valle, von Obok nach Aden gebracht hatte, von wo diese Herren mittels des nächsten Postdampfers nach Europa zurückkehren wollten, nachdem es ihnen unter großen Schwierigkeiten und Gefahren gelungen war, die sterblichen Überreste des italienischen Afrikareisenden Conte Porro und seiner mit ihm ermordeten Gefährten aufzufinden, und von den Eingebornen an sich zu bringen. An einer Trauerfeier, welche bei Ausschiffung der traurigen Trophäen der gedachten Expedition vom französischen Schiffe aus stattfand, betheiligte sich NAUTILUS in gleicher Weise wie die übrigen fremden Kriegsschiffe, durch Senken der Flagge auf Halbtopp.

Im Hafen lag der kurze Zeit vorher hier verunglückte Dampfer PRINZ HENDRICK, einer niederländischen Gesellschaft gehörig. Dieses Schiff hatte Batavia mit einer besonders reichen Kaffeeladung und vielen Passagieren, nebst der Post, verlassen, und war in Aden zum Zwecke des Kohleneinschiffens eingelaufen. Als es nun nach Beendigung dieser Procedur in der Nacht des 1. November die Anker lichtete und sich zum Auslaufen bereitete, wurde es von einem eben einlaufenden englischen Dampfer achter an Steuerbord angerannt, und sank nahezu augenblicklich. Der Umstand, dass die Tiefe des Wassers an dieser Stelle nur 26′ betrug, hatte wohl die Folge, dass alle Passagiere, die sich auf das höher liegende Vorderdeck geflüchtet hatten, sowie die Bemannung gerettet werden konnten; auch gelang es den vorzüglichen eingeborenen Tauchern, das Leck zu stopfen und die Ladung nach und nach soweit zu löschen, dass der Dampfer wieder flott gemacht werden konnte; trotzdem war man der Ansicht, dass das Schiff werde condemnirt werden müssen. Es war nämlich die ungewöhnlich starke Ladung des Schiffes derart gestaut gewesen, dass die gesammten Ladungsräume vollständig ausgefüllt und selbst ein Theil der Kohlendepôts sowie die unbenützten Cabinen bis an die Decke mit Kaffeesäcken gefüllt worden waren; unter Wasser, im gesunkenen Schiffe, quoll nun die Kaffeeladung rasch auf, hiebei einen derartigen Druck gegen die enganliegenden Oberdecke, die Schoten u. s. w. ausübend, dass zahllose Berstungen von Deckbalken, Stützen, Scherstöcken, Schoten u. s. w. stattfanden. Man erzählte, dass die einzelnen unter Wasser stattgehabten Berstungen von Detonationen gleich Kanonenschüssen begleitet gewesen waren. Die Löschungs- und Hebungsarbeiten hatten eine Summe von 40.000 fl. beansprucht; das leere Schiff erwies sich in seinem so beschädigten Zustande, dass man es ohne sehr umfassende Reparaturen kaum hätte zu einem Dockorte schleppen können, und demnach an dessen Condemnirung dachte. Die Ladung, mehr als eine Million Gulden an Wert, war natürlicherweise vollständig verdorben; im ganzen war also der entstandene Schaden ein enormer. —

NAUTILUS blieb nur zwei Tage auf der Rhede von Aden, während welcher Zeit der Kohlenvorrath ergänzt, und außer dem Quantum, das die Depôts fassen konnten, noch 14 *t* mehr auf Deck gestaut wurden, um den großen Ansprüchen an Maschinen-Betriebsmaterial gewachsen zu sein, welche die Durchschiffung des Rothen Meeres in jeder Jahreszeit, entweder in seiner nördlichen oder in seiner südlichen Hälfte, stellt.

Man verließ Aden am 12. December um 2 Uhr nachmittags unter Segel; mit guter Brise steuerte man längs der arabischen Küste, sichtete im

Laufe der Nacht das Leuchtfeuer der Insel Perim und passirte am folgenden Morgen unter allen Segeln und mit einer Fahrt von 8 Meilen die Enge von Bab-el-Mandeb. Hier frischte der Wind derartig, dass das Schiff im Laufe der Vormittagswache mit einer vom NAUTILUS bishin unerreichten Geschwindigkeit lief, welche mit 12 Meilen in der Stunde gemessen wurde. Abends hatte man bereits Jebel Zogoor hinter sich; bei Jebel Teer angelangt, begann aber der Wind rasch abzulaufen, und vom 15. zum 16. Breitenparallel hatte man schon derart mit Calmen zu thun, dass sich der Weggewinn eines ganzen Tages auf 25 Meilen reducirte. Es musste also die Dampffahrt ihren Anfang nehmen; bald setzten die erwarteten Gegenwinde ein, welche auch an Stärke zunahmen, je weiter man nach Norden kam. Trotz gestrichener Takelage hatte das Schiff oft kaum eine Fahrt von 4 Meilen. Nach den bekannten Verhältnissen des Rothen Meeres hatte man wenig Aussicht, dass dieselben sich anders als noch mehr zu Ungunsten ändern würden; der Commandant beschloss daher, Djeddah anzulaufen, um den Kohlenvorrath des Schiffes neuerdings zu completiren.

**Djeddah**[1]. Um $2^1/_2$ Uhr nachmittags des 16. ankerte man in dem schwierigen Hafen von Djeddah, auf dem innersten Ankerplatze, wo man zwei kleine türkische Kriegsschiffe vor Anker liegend fand. Der k. u. k. Viceconsul Herr Ruhelli und der österreichische Kaufmann Herr Stross kamen gleich nach dem Einlaufen des Schiffes an Bord des NAUTILUS, und boten ihre Dienste an; diese wurden gern angenommen, um die Beschaffung der Kohlen ohne viel Zeitverlust bewerkstelligen zu können. Am folgenden Tage wurden 27 *t* dieses Materiales an Bord genommen, und sodann um 5 Uhr nachmittags die Reise fortgesetzt.

Beim Auslaufen aus dem Hafen von Djeddah wehte zwar der in See angetroffene NW recht frisch, bald aber nahm er an Stärke ab, so dass die Fahrt durch den nördlichen Theil des Rothen Meeres sich zu einer unverhofft günstigen gestaltete; es konnten sogar öfters Richtsegel zur Unterstützung der Wirksamkeit der Maschine in Anwendung gebracht, und die Maschinenkraft konnte durchwegs sehr günstig ausgenützt werden. Am 23., $11^h\ 20^m$ abends verankerte man das Schiff bereits im Hafen von Suez, auf 9 Kabel südwestlich des Ibrahim-Bassins.

**Suez.** Zeitlich morgens kam ein Beamter des Sanitätsamtes an Bord des NAUTILUS, und nachdem das Constitut des Schiffes aufgenommen war, wurde dem NAUTILUS, welcher vor einigen Monaten die von der Cholera heimgesuchten Häfen Japans besucht hatte, eine 24stündige Quarantaine auferlegt. Nach Ablauf dieser Frist brachte man das Schiff auf einen bequemeren, dem Lande näheren Ankerplatz in der Nähe des Sanitätsgebäudes. Hier wurde der dreitägige Aufenthalt zur gründlichen Reinigung und Instandsetzung des Schiffes in allen seinen Theilen benützt. Während dieser Zeit passirten den Canal die folgend genannten Kriegsschiffe: Englischer Flagge: Corvette EGERIA, Kanonenboot CYGNET, die Transportdampfer SERAPIS und HIMALAYA; französischer Flagge: der Schraubenaviso PARCEVAL.

Die Canalfahrt wurde am 28. morgens angetreten; man erreichte

[1] Siehe über Djeddah Reise S. M. Schiffes „FRUNDSBERG“, 1885/86, XIII.

an diesem Tage noch Ismailiah, wo das Schiff über Nacht vor Anker gelegt wurde.

Der k. u. k. Consularagent Confalonieri begrüßte hier das k. k. Kriegsschiff und war bei seinem Besuche vom egyptischen Obersten Karl von Moekeln Bey begleitet. Dieser ehemalige k. k. Officier war auf das höchste erfreut, nach langer Zeit wieder einmal mit Landsleuten und ehemaligen Waffengefährten verkehren zu können. Um seinen Besuch in einer beiden Theilen erwünschten Weise verlängern zu können, machte er tags darauf die Fahrt nach Port Saïd an Bord des NAUTILUS mit.

Zur Rückfahrt nach Ismailiah überschiffte sich Oberst Moekeln Bey auf den entgegenkommenden Lloyddampfer THISBE, welchen man im Canale um 2 Uhr nachmittags begegnete. Nach Anbruch der Dunkelheit erreichte NAUTILUS den Hafen von Port Saïd.

**Port Saïd.** Gleich am folgenden Morgen begann das Einschiffen der für NAUTILUS schon bereit gehaltenen Kohlen. Im Hafen lagen das englische Kanonenboot CYGNET und die egyptische Corvette SÂKA, letztere unter Commando des Linienschiffskapitäns Privileggio Bey.

Am Neujahrstage verließ NAUTILUS Port Saïd, und richtete über erhaltenen telegraphischen Befehl des k. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marinesection, seinen Curs nach Alexandrien. In diesem Hafen langte man nach einer günstigen, theils unter Dampf, theils unter Dampf und Segeln zurückgelegten Fahrt am folgenden Tage um 10 Uhr vormittags an.

**Alexandrien.** Hier fand man das englische Casemattschiff ORION, die amerikanische Fregatte PENSACOLA, und die egyptischen Kriegsschiffe MEHEMED ALI und MAROUSSAH vor Anker. Mit den Commandanten dieser Schiffe, sowie mit den Beamten des k. u. k. Generalconsulates wurden die üblichen Höflichkeiten ausgetauscht. Nach Completirung der Schiffsvorräthe ging NAUTILUS daran, die Übernahme und Einschiffung von 127 Colli Lebensmitteln durchzuführen, welche für S. M. Schiff MINERVA nach Alexandrien gesendet worden waren, welches Schiff aber infolge geänderter Dispositionen den Hafen von Alexandrien nicht mehr anlaufen sollte.

Am 4. Januar, kurz nach 9 Uhr morgens lief NAUTILUS von Alexandrien aus, um die Heimfahrt nach Pola anzutreten. Vom amerikanischen Schiffe her gaben dem NAUTILUS die Klänge unserer Volkshymne das Geleite. —

Eine unstete, vom Wetter nicht allzusehr begünstigte Fahrt brachte das Schiff, nachdem es von Alexandrien an 430 Meilen mit Dampf, 930 Meilen mit Segeln zurückgelegt hatte, nach **Pola**, in den Centralhafen der k. k. Kriegsmarine, wo dasselbe am 18. Januar, von den zahlreichen Freunden und Kameraden der gesammten Bemannung herzlich begrüßt, eintraf.

Die Reise S. M. Schiffes NAUTILUS, welche im vorstehenden kurz beschrieben wurde, gehört sowohl nach ihrer Gesammtdauer als nach der Zahl der besuchten Häfen, zu den bedeutendsten überseeischen Campagnen, welche von Schiffen der k. k. Flotte durchgeführt worden sind.

Mit Rücksicht auf diese Thatsache glauben wir unseren Lesern die von mehr als einem Standpunkte aus interessanten statistischen Zusammenstellungen nicht vorenthalten zu sollen, welche uns vom Fregattenkapitän Spetzler vermittelt wurden, und in welchen durch die Beredsamkeit von Zahlenreihen und Zahlengruppen vieles zur bequemen Anschauung kommt, was in der über die Reise gegebenen Erzählung gewissermaßen nur gestreift werden konnte.

---

# I. Allgemeine Statistik der gesammten

(12. August 1884

Datum der Indienststellung des Schiffes zu Pola . . . 12. August 1884.
" des Missionsantrittes in Smyrna . . . . . . 20. October 1884.
" der Außerdienststellung zu Pola . . . . . . 20. Jänner 1887.

| | | | Gesammte Campagne | Periode von der Indienststellung bis zum Missionsantritt 12. Aug. bis 20. Oct. 69.3 Tage |
|---|---|---|---|---|
| Navigation | | Schiffsposition am 1. Januar | .. | .. |
| Navigation | | Größter Längenunterschied | 13° 34′ O 158° 43′ O 144° 41′ | 13° 34′ O 27° 3′ O 13° 29′ |
| Navigation | | Größter Breitenunterschied | 5° 33′ S — 53° 0′ N = 61° 33′ | 45° 32′ N — 36° 20′ N = 9° 12′ |
| Navigation | Vor Anker | Zahl der angelaufenen Häfen | 89 | 8 |
| Navigation | Vor Anker | " " " verschiedenen Häfen | 69 | 7 |
| Navigation | Vor Anker | Provisorische Ankerplätze (aus navigatorischen Gründen) | 22 | .. |
| Navigation | Vor Anker | Aufenthaltsdauer in den Häfen Tage | 460.1 | 42.8 |
| Navigation | Vor Anker | " auf provisorischen Ankerplätzen Tage | 12.5 | .. |
| Navigation | Vor Anker | Summe vor Anker Tage | 472.6 | 42.8 |
| Navigation | In See | Unter Segel Tage | 276.8 | 25.6 |
| Navigation | In See | " Dampf " | 141.7 | 0.9 |
| Navigation | In See | Summe in See Tage | 418.5 | 26.5 |
| Navigation | Schiffsweg | Verhältnis der Zahl der Tage vor Anker zu jener der Tage in See | 53 : 47 | 62 : 38 |
| Navigation | Schiffsweg | Unter Segel zurückgelegte Distanzen Seemeilen | 23.107 | 1.417 |
| Navigation | Schiffsweg | Unter Dampf zurückgelegte Distanzen Seemeilen | 20.002 | 120 |
| Navigation | Schiffsweg | Summe Seemeilen | 43.109 | 1.537 |
| Navigation | Fahrt | Kürzester Routenweg Seemeilen | 39.708 | 1.109 |
| Navigation | Fahrt | Verhältnis des Routenweges zu Schiffsweg | $\frac{100}{109} = + 9\%$ | $\frac{100}{139} = + 39\%$ |
| Navigation | Fahrt | Mittelgeschwindigkeit unter Dampf per Stunde Seemeilen | 5.88 | 5.48 |
| Navigation | Fahrt | Mittelgeschwindigkeit unter Segel per Stunde Seemeilen | 3.48 | 2.30 |
| Navigation | Fahrt | Mittelgeschwindigkeit im gesammten Schiffswege Seemeilen | 4.27 | 2.42 |
| Navigation | Fahrt | Mittelgeschwindigkeit für die kürzeste Route Seemeilen | 3.95 | 1.75 |
| Meteorologie | | Jahrestemperatur, Mittel Centigrade | .. | .. |
| Meteorologie | | Luftdruck, Mittel Millimeter | .. | .. |
| Meteorologie | | Regen Stunden | .. | .. |
| Maschine | | Kohlenverbrauch f. Maschinenbetr. Tons | 1322.8 | 22.4 |
| Maschine | | " das Destilliren " | 171.9 | .. |
| Maschine | | " Kombüse " | 98.7 | 12.2 |
| Maschine | | " Schmiede " | 1.1 | 0.5 |
| Maschine | | Summe Tons | 1594.5 | 35.1 |

# Campagne S. M. Schiffes Nautilus.

bis 20. Januar 1887.)

Missionsdauer . . . . . . . . . . . . . . 2 Jahre, 3 Monate.
Dauer der gesammten Campagne des Schiffes . . . . 2 Jahre, 5 Monate, 8 Tage.

| Periode der Missionsdauer | | | | |
|---|---|---|---|---|
| vom 20. October bis 31. December **1884** 72.3 Tage | **1885** | **1886** | vom 1. Januar bis zur Außerdienststellung am 20. Jan. **1887** | Während der Missionsdauer |
| .. | In See: | In See: | Port Saïd | .. |
| | 77° 50′ O 3° 18′ S | 97° 4′ O 5° 38′ N | 32° 18′ O 31° 15′ N | |
| 25° 54′ O 77° 50′ O | 77° 50′ O 135° 30′ O | 32° 18′ O 158° 43′ O | 32° 18′ O 14° 2′ O | 25° 54′ O 158° 43′ O |
| 51° 56′ | 57° 40′ | 126° 25′ | 18° 16′ | 132° 49′ |
| 36° 20′ N — 3° 18′ S = 39° 38′ | 6° 30′ S — 38° 20′ N = 44° 50′ | 53° 0′ N — 8° 33′ S = 61° 33′ | 31° 15′ N — 44° 42′ N = 13° 37′ | 53° 0′ N — 8° 33′ S = 61° 33′ |
| 6 | 31 | 42 | 2 | 81 |
| 6 | 27 | 41 | 2 | 62 |
| 3 | 12 | 7 | .. | 22 |
| 15.7 | 204.5 | 192.8 | 4.3 | 417.3 |
| 3.9 | 6.4 | 2.2 | .. | 12.5 |
| 19.6 | 210.9 | 195.0 | 4.3 | 429.8 |
| 41.4 | 97.9 | 100.5 | 11.4 | 251.2 |
| 11.3 | 56.2 | 69.5 | 3.8 | 140.8 |
| 52.7 | 154.1 | 170.0 | 15.2 | 392.0 |
| 27 : 73 | 58 : 42 | 53 : 47 | 28 : 72 | 52 : 48 |
| 3.746 | 8.065 | 8.949 | 930 | 21.690 |
| 1.326 | 7.955 | 10.011 | 590 | 19.882 |
| 5.072 | 16.020 | 18.960 | 1.520 | 41.572 |
| 4.593 | 14.627 | 18.065 | 1.314 | 38.599 |
| $\frac{100}{114} = +\ 14\%$ | $\frac{100}{110} = +\ 10\%$ | $\frac{100}{105} = +\ 5\%$ | $\frac{100}{116} = +\ 16\%$ | $\frac{100}{108} = +\ 8\%$ |
| 4.87 | 5.89 | 6.00 | 6.41 | 5.88 |
| 3.77 | 3.43 | 3.71 | 3.43 | 3.60 |
| 4.01 | 4.33 | 4.65 | 4.19 | 4.42 |
| 3.63 | 3.80 | 4.42 | 3.62 | 4.01 |
| 26.2 | 26.5 | 24.1 | .. | .. |
| 758.9 | 760.5 | 760.7 | .. | .. |
| 14 | 427 | 682 | .. | .. |
| 107.4 | 550.1 | 606.5 | 36.4 | 1300.4 |
| 11.4 | 62.4 | 98.1 | .. | 171.9 |
| 12.0 | 36.0 | 36.5 | 2.0 | 86.5 |
| .. | 0.5 | 0.1 | .. | 0.6 |
| 130.8 | 649.0 | 741.2 | 38.4 | 1559.4 |

| | | Gesammte Campagne | Periode von der Indienststellung bis zum Missionsantritt 12. Aug. bis 20. Oct. 69.3 Tage |
|---|---|---|---|
| Betriebskosten | Mittelpreis einer Tonne Kohlen . fl. | 20.29 | 17.0 |
| | Betriebsausgabe für Steinkohlen „ | 26.844 | 380 |
| | „ „ Maschinenöl „ | .. | 65 |
| | „ „ Unschlitt . „ | 500 | 3 |
| | „ „ Unterzündholz „ | 255 | 12 |
| | „ „ Werg . . „ | 676 | 11 |
| | Gesammtausgaben für Maschinenbetrieb . . . . . . . fl. | 34.971 | 471 |
| | Betriebskosten der Maschine pro Seemeile. . . . . . . . fl. | 1.75 | 3.09 |
| Kessel | In Betrieb für Fahrt und zum Destilliren . . . . . . Tage | 264.5 | 1.0 |
| | Wie oft geheizt . . . . . . . | .. | 7 |
| **Sanitäres** | Erkrankungsfälle. . . . . . . | .. | 16 |
| | Krankheitstage . . . . . . . | .. | 82 |
| | Durchschnittliche Krankheitsdauer Tage | .. | 5.1 |
| | Procentsatz der täglich Dienstunfähigen . . . . . . . . | .. | 1·1% |
| | Krankheitshalber ausgeschifft . . . | .. | 2 |
| | Genesen, wieder eingeschifft . . . | .. | .. |
| | An Bord gestorben . . . . . . | .. | .. |
| | Schwere körperliche Verletzungen . | .. | .. |
| Trinkwasser | Gesammtverbrauch . . . . Liter | .. | 55.200 |
| | Verbrauch per Kopf täglich . „ | .. | 6.8 |
| Körpergewicht | Durchschnittsgewicht der Mannschaft Kilogramm | .. | 67.8 |
| | Größte Schwankungen der Gewichtsmittel während des Jahres Kilogr. | .. | 67.7 bis 68.0 |
| **Militärisches** | Mannschaft: | | |
| | Straffälle . . . . . . . . . | .. | .. |
| | Versetzungen in niedere Soldclassen | .. | .. |
| | Beförderungen . . . . . . . | .. | .. |
| | Desertionen . . . . . . . | .. | .. |
| | Eingebrachte Deserteure . . . | .. | .. |
| | Von Corvette SAIDA übernommen (Mannschaft und Stab). . . . | .. | .. |
| | An die Corvette SAIDA abgegeben (Mannschaft und Stab). . . . | .. | .. |
| | Der Dienstpflicht enthoben und in die Heimat gesendet. . . . . . | .. | .. |
| | Wie oft allgemeiner Landgang gegeben worden . . . . . . . . | 27 | 2 |
| **Administratives** Post | Empfangene Dienstpost . Packete | 51 | .. |
| | Abgesendete Dienstpost . „ | 57 | 8 |
| Ausgaben | Gesammtausgaben incl. Mannschafts-Depositen . . . . . . . fl. | 263.226 | 12.309 |

| Periode der Missionsdauer | | | | |
|---|---|---|---|---|
| vom 20. October bis 31. December 1884 72.3 Tage | 1885 | 1886 | vom 1. Januar bis zur Außerdienststellung am 20. Jan. 1887 | Während der Missionsdauer |
| 18.80 | 20.81 | 20·42 | 16.0 | .. |
| 2.019 | 11.446 | 12.385 | 614 | 26.464 |
| 480 | 2.632 | 3.335 | 184 | 6.631 |
| 31 | 397 | 69 | .. | 497 |
| 16 | 65 | 161 | 1 | 243 |
| 37 | 249 | 322 | 57 | 665 |
| 2.583 | 14.789 | 16.272 | 856 | 34.500 |
| 1.95 | 1.87 | 1.62 | .. | .. |
| 20.5 | 97.2 | 139.4 | 4.4 | 263.5 |
| 11 | 45 | 43 | .. | .. |
| 18 | 103 | 86 | .. | .. |
| 122 | 992 | 1.601 | .. | .. |
| 7.0 | 9.6 | 18.6 | .. | .. |
| 1.6% | 2.6% | 3.7% | .. | .. |
| 1 | 3 | 3 | .. | .. |
| .. | 1 | 2 | .. | .. |
| .. | 1 | .. | .. | .. |
| .. | .. | 1 | .. | .. |
| 59.000 | 288.490 | 388.707 | .. | .. |
| 7.0 | 7.9 | 9.3 | .. | .. |
| 66.4 | 67.4 | 67.2 | .. | . |
| 65.5 bis 67.3 | 64.0 bis 68.3 | 66.3 bis 68.6 | .. | .. |
| .. | 245 | 135 | .. | .. |
| 1 | 8 | 5 | .. | .. |
| .. | 76 | 28 | .. | .. |
| .. | 4 | .. | .. | .. |
| .. | 1 | .. | .. | .. |
| .. | 31 | .. | .. | .. |
| .. | 26 | .. | .. | .. |
| .. | 1 | .. | .. | .. |
| 3 | 10 | 12 | .. | 25 |
| 1 | 23 | 27 | .. | 51 |
| 2 | 23 | 24 | .. | 49 |
| 18.682 | 117.549 | 109.386 | 5.300 | 250.917 |

# 2. Specielle Statistik
## über die Jahre 1885 und 1886.

---

## Navigation.

### Reiseroute.

Der Jahreswechsel 1884/85, sowie auch jener 1885/86 fand das Schiff in See. Der erstere im Indischen Ocean in:

Breite: 3° 18' Süd,
Länge: 77° 50' Ost;

der letztere nahe der Nordküste Sumatras in:

Breite: 5° 38' Nord,
Länge: 97° 4' Ost.

Der Jahreswechsel 1886/87 fand das Schiff in Port Saïd.

Die aus navigatorischen Gründen im Jahre 1885 aufgesuchten neun Ankerplätze abgerechnet, wurden im Laufe des Jahres 1885 27 verschiedene Orte besucht. Diese waren: Bencoelen, Batavia, Singapore, Sarawak, Rhede von Paknam vor Bangkok, Saïgon, Labuan, Manila, Hongkong, Swatow, Amoy, Shanghai, Chefoo, Nagasaki, Kobé, Yokohama, Hongkong, Singapore, Malacca, Deli, Penang, Rangoon, Moulmein, Salangah, Lancava, Quedah, Penang; die vier Häfen: Kobé, Hongkong, Singapore und Penang wurden zweimal berührt.

Größte Längendifferenz: 77° 50' Ost bis 135° 30' Ost = 57° 40'
Größte Breitendifferenz: 6° 30' Süd bis 38° 20' Nord = 44° 50'

Die im Laufe des Jahres 1886 berührten Häfen waren in chronologischer Reihenfolge nachstehende 42: Acheen, Goenong Sitolie, Padang, Bencoelen, Batavia, Soerabaya, Boeleleng, Ampanam, Macassar, Kema, Zamboanga, Palüan, Manila, Hongkong, Canton, Hongkong, Swatow, Foochow, Bullock-Harbour, Ningpo, Shanghai, Port Hamilton, Fusan, Gensan, Wladiwostok, Karsakowsk, Petropawlowsk, Hakodate, Yokohama, Kobé, Simo-mura, Obe-hato, Hime-sima, Simonoseki, Nagasaki, Hongkong, Singapore, Point de Galle, Aden, Djeddah, Suez, Port Saïd.

Außerdem wurden aus navigatorischen Gründen 7 provisorische Ankerplätze angelaufen. Der einzige im Laufe des Jahres wiederholt, und zwar dreimal besuchte Hafen war Hongkong.

Die geographischen Grenzen, innerhalb welcher sich das Schiff während des Jahres 1886 bewegte, waren von

32° 18′ Ost bis 158° 43′ Ost und
53° 0′ Nord bis 8° 33′ Süd.

Es ergibt sich somit als größte Längendifferenz (Petropawlowsk — Port Saïd) 126° 25′, als größte Breitendifferenz (Petropawlowsk — Ampanam) 61° 33′.

## Vor Anker.

Im ganzen lag S. M. Kanonenboot NAUTILUS im Jahre 1885 210 Tage und 22 Stunden vor Anker. In diese Zahl ist auch die Dauer des Vorankerseins auf den erwähnten provisorischen Aufenthaltsplätzen eingerechnet.

Während des Jahres 1886 lag S. M. Schiff NAUTILUS im ganzen 195 Tage vor Anker, und zwar: in den angegebenen Häfen 192.8 Tage, auf den provisorischen Ankerplätzen 2.2 Tage.

## In See.

Der Aufenthalt in See betrug im Jahre 1885 im ganzen 154 Tage und 2 Stunden, und zwar:

unter Segel: 97 Tage 21 Stunden,
unter Dampf: 56 " 5 "

Im Jahre 1886 wurden in See 170 Tage zugebracht, und zwar:

unter Segel: 100.5 Tage,
" Dampf: 69.5 "

## Verhältnis der Hafen- und Seetage.

*1885:* $\frac{211}{154} = \frac{\text{Hafen-}}{\text{See-}}\text{Tage} = \frac{100}{73}$ oder

vor Anker: 58%,
in See: 42%.

*1886:* $\frac{195}{170} = \frac{\text{Hafen-}}{\text{See-}}\text{Tage} = \frac{100}{85}$ oder

vor Anker: 53%,
in See: 47%.

## Zurückgelegter Schiffsweg.

*1885:* Im ganzen 16.021 Meilen, und zwar mit Segel 8065 Meilen, mit Dampf 7955 Meilen, daher nahezu ebensoviel Weg mit Segel als wie mit Dampf.

Größter Schiffsweg binnen eines Tages: mit Dampf 174 Meilen, mit Segel 221 Meilen.

*1886:* Im ganzen 18.960 Seemeilen, und zwar mit Segel 8949 Seemeilen, mit Dampf 10.011 Meilen.

Die größte während eines Tages zurückgelegte Strecke war unter Segel 196 Meilen, unter Dampf 176 Meilen.

(Hiebei ist zu bemerken, dass den angegebenen Distanzen die Logg-angaben zugrunde liegen, daher hier die Verkürzungen oder Verlängerungen durch den Strom unberücksichtigt sind.)

### Kürzester Routenweg.

Die Summe der möglichst kurzen Fahrrouten zwischen allen im Laufe des Jahres 1885 berührten Häfen beträgt 14.627 Meilen.

Die Summe der kürzesten Dampferfahrrouten zwischen allen berührten Häfen im Jahre 1886 ergibt 18.065 Meilen.

### Verhältnis zwischen Schiffsweg und kürzester Route.

*1885*: $\frac{14.627 \text{ kürzeste Route}}{16.021 \text{ Schiffsweg}} = \frac{100}{110}$, das ist beiläufig 10% mehr Schiffsweg zurückgelegt, als die kürzeste Route betragen haben würde.

*1886*: $\frac{18.065}{18.960}$ oder 5% Umweg.

### Fahrtgeschwindigkeit mit Dampf.

Da im Jahre *1885* in 56 Tagen 6 Stunden 7955 Meilen mit Dampf zurückgelegt wurden, so ergibt dies eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5.89 Meilen per Stunde oder 141 Meilen täglich.

*1886*: $\frac{10.011 \text{ Meilen}}{1668 \text{ Fahrstunden}} = 6$ Meilen per Stunde.

### Fahrtgeschwindigkeit mit Segel.

*1885*: 8065 Meilen in 97 Tagen und 21 Stunden = 3.43 Meilen per Stunde oder 82 Meilen per Tag.

*1886*: $\frac{8949 \text{ Meilen}}{2412 \text{ Fahrstunden}} = 3.71$ Meilen per Stunde.

### Allgemeine Fahrtgeschwindigkeit.

*1885*: 16.021 Meilen in 154 Tagen und 2 Stunden = 4.38 Meilen per Stunde oder 104 Meilen per Tag.

*1886*: $\frac{18.960 \text{ Meilen}}{4080 \text{ Fahrstunden}} = 4.65$ Meilen per Stunde.

### Lotsen.

Lotsen wurden aus ökonomischen Gründen nur aufgenommen, wo Lotsenzwang besteht, so namentlich für das Anlaufen der an Flüssen gelegenen Orte.

# Meteorologische Mittelwerte, Maxima und Minima.

## Temperatur 1885.

| Monat | Mittel | Max. | Min. | Position |
|---|---|---|---|---|
| Januar | 29.3 | 30.2 | 23.3 | Indischer Ocean, Bencoelen. |
| Februar | 29.0 | 35.5 | 23.8 | Batavia, Java-See, Singapore. |
| März | 26.1 | 33.0 | 23.0 | Sarawak, Golf von Siam, Bangkok. |
| April | 28.0 | 34.0 | 24.0 | Saigon, Labuan, Manila, China-Sea. |
| Mai | 23.8 | 32.5 | 15.4 | China-See, Hongkong, Amoy, Shanghai. |
| Juni | 20.0 | 27.8 | 13.7 | Shanghai, Gelbes Meer, Nagasaki. |
| Juli | 27.3 | 32.5 | 18.0 | Kobé, Yokohama. |
| August | 27.1 | 32.7 | 18.0 | Inland-See, Yokohama. |
| September | 26.4 | 33.6 | 21.0 | Inland-See, Kobé, China-See, Hongkong |
| October | 25.8 | 33.0 | 18.5 | Hongkong, China-See. |
| November | 27.8 | 35.5 | 20.2 | Singapore, Golf von Martaban, Rangoon. |
| December | 27.0 | 32.0 | 20.6 | Rangoon, Moulmein, Golf von Martaban, Penang. |

## Temperatur 1886.

| Monat | Mittel | Max. | Min. | Position |
|---|---|---|---|---|
| Januar | 27.0 | 34.0 | 23.7 | Acheen, Padang, Bencoelen, Indischer Ocean. |
| Februar | 27.3 | 29.5 | 25.2 | Batavia, Soerabaya, Java-See. |
| März | 27.6 | 35.0 | 20.4 | Macassar, Kema, Molukken-See. |
| April | 24.5 | 32.5 | 16.7 | Manila, Hongkong, China-See. |
| Mai | 22.5 | 30.5 | 15.6 | Swatow, Foochow, Shanghai, China-See. |
| Juni | 18.0 | 29.5 | 11.0 | Shanghai, Korea, Wladiwostok, Japan-See. |
| Juli | 13.1 | 27.2 | 5.2 | Karsakowsk, Ochotsk-See, Petropawlowsk, Stiller Ocean. |
| August | 27.8 | 36.2 | 15.0 | Hakodate, Stiller Ocean, Yokohama. |
| September | 24.5 | 32.0 | 14.4 | Kobé, Inland-See, Nagasaki. |
| October | 26.3 | 34.0 | 21.5 | China-See, Hongkong, Singapore. |
| November | 27.5 | 35.2 | 23.4 | Indischer Ocean, Point de Galle. |
| December | 23.1 | 32.3 | 10.0 | Aden, Rothes Meer, Suez, Port Saïd. |

Das Jahresmittel betrug demnach 26.5° C. im Jahre 1885 und 24.1° C. im Jahre 1886.

## Barometer und Regenfall im Jahre 1885.

| Monat | Mittel | Max. | Min. | Regen | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Tage | Stunden |
| Januar . . . . . . . | 756.8 | 760.0 | 753.4 | .. | .. |
| Februar . . . . . . | 758.3 | 764.9 | 755.7 | 2 | 4 |
| März . . . . . . . . | 761.5 | 764.9 | 758.1 | .. | 14 |
| April . . . . . . . . | 760.3 | 762.6 | 758.2 | .. | 7 |
| Mai . . . . . . . . | 761.6 | 766.8 | 755.3 | 2 | 7 |
| Juni . . . . . . . . | 759.8 | 767.9 | 751.2 | 3 | .. |
| Juli . . . . . . . . | 764.5 | 769.8 | 750.3 | 1 | 5 |
| August . . . . . . | 761.6 | 767.8 | 756.2 | 1 | 23 |
| September . . . . . | 759.4 | 765.6 | 730.9 | 3 | .. |
| October . . . . . . | 762.2 | 765.4 | 758.3 | 1 | 7 |
| November . . . . . . | 759.8 | 765.7 | 767.3 | 1 | 12 |
| December . . . . . . | 760.1 | 764.6 | 756.5 | .. | 12 |
| | | Summe . . . | | 17 | 19 |

## Barometer und Regenfall im Jahre 1886.

| Monat | Mittel | Max. | Min. | Regen Tage | Regen Stunden |
|---|---|---|---|---|---|
| Januar. . . . . . . | 758.7 | 764.0 | 755.5 | 8 | $20\frac{3}{4}$ |
| Februar . . . . . . | 759.5 | 760.9 | 758.5 | 1 | 12 |
| März . . . . . . . . | 760.6 | 765.0 | 758.1 | 1 | $23\frac{3}{4}$ |
| April . . . . . . . . | 760.9 | 766.3 | 755.2 | 2 | $4\frac{1}{2}$ |
| Mai . . . . . . . . | 761.9 | 766.2 | 755.4 | 2 | $21\frac{3}{4}$ |
| Juni . . . . . . . . | 757.4 | 763.3 | 744.7 | 5 | 18 |
| Juli . . . . . . . . | 758.9 | 766.2 | 748.3 | 1 | $22\frac{1}{2}$ |
| August . . . . . . | 761.6 | 767.4 | 753.2 | 1 | $9\frac{1}{4}$ |
| September. . . . . . | 761.3 | 770.2 | 732.2 | 3 | $18\frac{3}{4}$ |
| October . . . . . . | 761.7 | 766.8 | 755.4 | .. | $21\frac{1}{2}$ |
| November . . . . . . | 759.0 | 762.3 | 755.8 | 2 | $2\frac{3}{4}$ |
| December . . . . . . | 762.3 | 766.7 | 759.0 | .. | $7\frac{1}{2}$ |
| | | Summe . . . | | 28 | 15 |

### Windverhältnisse.

Diese können nach ihrer durchschnittlichen täglichen Richtung und Stärke aus den später folgenden Tabellen entnommen werden. Im allgemeinen lässt sich aus den Daten ersehen, dass im Jahre 1885 mit Ausnahme des Typhoons, welchen NAUTILUS an der Westküste Japans in See zu bestehen hatte, selten sehr schlechtes Wetter zu verzeichnen war.

Im Jahre 1886 wurden die schwersten Wetter im Laufe des Jahres ebenfalls in den japanischen Gewässern, aber vor Anker, bestanden.

## Maschine.

### Treibapparat.

Dieser functionirte im Jahre 1885 stets anstandslos. Um den Nutzeffect der Maschine zu steigern und einen ruhigeren Gang zu erzielen, wurden die Schieber etwas verstellt, was den gewünschten Erfolg hatte. Gewechselt wurden im Laufe des Jahres 1885: die Speisepumpenstangen, das Kurbellager der Dampfpumpe und die Expansionsschieberstange. Über die in Hongkong vorgenommene Wechselung des Endstückes der Propellerachse siehe Seite 61. Eine Erhitzung der Lager kam nie vor.

Im Jahre 1886 war die Maschine immer betriebsfähig. Auf der Reise nach Macassar wurde jedoch bemerkt, dass die Lagerung der Propellerachse nicht mehr genau sei. Um diesem Übelstande abzuhelfen, wurde das Schiff in Hongkong gedockt und dort in die Stevenrohrbüchse ein Bronzering eingelegt. (Siehe Seite 91 und 95.)

Seit dieser Zeit war die Führung der Achse eine anstandslose. Die anderen bewirkten Reparaturen waren nur geringfügiger Natur.

### Kessel.

Im Laufe des Jahres 1885 wurden 13 lecke Siederohre gewechselt und 4 Siederohre verschraubt. Soweit wahrnehmbar zeigte der Kessel keine stark abgenützten Stellen.

Im Jahre 1886 wurde ein Siederohr gewechselt. Zwei ausgebauchte Stellen der Feuerbüchsen wurden versteift und die Rahmen der Mannlochdeckel erneuert.

### Dauer des Maschinenbetriebes.

Die Maschine war im Jahre 1885 56 Tage und 5 Stunden im Gange. Da die durchschnittliche Rotationsanzahl 86 per Minute betrug, so gibt dies eine Gesammttourenzahl von 6,960.840.

Im Jahre 1886 war die Maschine im Ganzen 69 Tage und 12 Stunden im Betriebe; die durchschnittliche Rotationszahl per Minute betrug 88, so dass sich eine Gesammttourenzahl von 8,807.040 ergibt.

### Dauer des Kesselbetriebes.

Da der Kessel auch außer dem Maschinengange zu Destillationszwecken benützt werden musste, so war derselbe im Jahre 1885 im ganzen 97 Tage und 20 Stunden in Thätigkeit.

Im Jahre 1886 betrug diese Gesammtdauer für Maschinenbetrieb, stillen Dampf und Destillationszwecke: 139 Tage und 9 Stunden.

### Destillator.

Dieser Apparat wurde im Jahre 1886 einmal ausgehoben und gereinigt. Derselbe lieferte immer gutes Trinkwasser.

### Gesammter Kohlenverbrauch.

Für Destillator, Maschine, Kombüse und Schmiede im Jahre 1885 insgesammt 649 *t*. Die Kohlen waren in diesem Jahre von viererlei Provenienz, und zwar: Cardiff, Newhartley, Takasima und Borneo. Von ersterer, bester, betrug bei 86 Touren der stündliche Verbrauch (Destilliren inbegriffen) 300 *kg*, bei Newhartley 350, Takasima 400 und Borneo 450 *kg*. Die beiden letztgenannten Kohlengattungen rußen stark, die Borneo-Kohle hat außerdem wenig Heizkraft.

Im Jahre 1886 wurden für die Maschine, Destillator, Kombüse und Schmiede insgesammt 741.2 *t* verbraucht. Die Kohlen waren verschiedener Provenienz, und zwar aus Cardiff, Vancouver, Japan und Saghalien.

Der durchschnittliche Consum dieser Kohlengattungen stellte sich im Mittel wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cardiff .................... | 300—350 *kg* | per | Stunde |
| Vancouver ................. | 400—450 „ | „ | „ |
| Japanische ................. | 400—450 „ | „ | „ |
| Saghalin'sche............... | 450—500 „ | „ | „ |

### Kohlenverbrauch für die Maschine.

*1885*: 550 *t*. Während des Maschinenbetriebes wurde gewöhnlich destillirt. Ohne Berücksichtigung dieses Dampfverlustes war der mit genanntem Kohlenquantum zurückgelegte Weg 7955 Meilen, also mit je einer Tonne Kohlen (Anheizen inbegriffen) 14.5 Meilen. Kohlenverbrauch per Dampftag circa $9^1/_2$ *t*.

Im Jahre *1886* im ganzen: 606.5 *t*; da hiemit 10.011 Meilen zurückgelegt wurden, so entfallen auf eine Tonne Kohle (Anheizen inbegriffen) 16.5 Meilen. Durchschnittlicher Kohlenverbrauch per Dampftag (ebenfalls Anheizen inbegriffen) 8.7 *t*.

### Kohlenverbrauch für das Destilliren.

*1885*: Im ganzen 62.4 *t*.

Hiemit ist jedoch nur jenes Quantum angegeben, welches beim Stillstande der Maschine für Destillationszwecke verwendet wurde. Der Aufwand hiefür während des Ganges der Maschine ist in der Summe für Maschinenbetrieb inbegriffen.

*1886*: 98.1 *t*. Dies repräsentirt die ganze für Destillationszwecke gebrauchte Menge. Wenn während der Fahrt destillirt wurde, so betrug der Mehrverbrauch an Kohle hiefür 20—30 *kg* per Stunde, während des Stillstandes 50—60 *kg*. Der Bemannung wurde aus sanitären Gründen nur destillirtes Wasser verabreicht.

### Kohlenverbrauch für die Kombüse.

*1885*: 36 *t*, daher durchschnittlich 3 *t* monatlich.
*1886*: 36.5 *t*.

### Kohlenverbrauch für die Schmiede.

*1885*: 0.5 *t*. *1886*: 0.05 *t*.

### Betriebskosten der Maschine.

Die Durchschnittspreise betrugen im Jahre 1885:

| | | |
|---|---|---|
| für 1 *t* Steinkohlen | 20 fl. | 81 kr. |
| „ 1 *kg* Öl | — „ | 64 „ |
| „ 1 „ Unschlitt | — „ | 76 „ |
| „ 1 „ Werg | — „ | 61 „ |
| „ 1 $m^3$ Holz | 14 „ | 50 „ |

somit wurden für den Betrieb folgende Summen verwendet:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Kohle | 550 × 20.81 | = | 11.445 fl. | 50 kr. |
| Öl | 4113 × —.64 | = | 2.632 „ | 32 „ |
| Unschlitt | 522 × —.76 | = | 396 „ | 72 „ |
| Werg | 409 × —.61 | = | 249 „ | 49 „ |
| Holz | $4^1/_2$ × 14.50 | = | 65 „ | 20 „ |
| | | Summe | 14.789 fl. | 28 kr. |

Im Jahre 1886 betrugen die Durchschnittspreise

| | | |
|---|---|---|
| für 1 *t* Kohle | 20 fl. | 42 kr. |
| „ 1 *kg* Öl | — „ | 69 „ |
| „ 1 „ Unschlitt | — „ | 67 „ |
| „ 1 „ Werg | — „ | 66 „ |
| „ 1 $m^3$ Holz | 11 „ | 56 „ |

somit wurden für den Betrieb folgende Summen verwendet:

| | |
|---|---|
| Kohle | 12.385 fl. |
| Öl | 3.335 „ |
| Unschlitt | 69 „ |
| Werg | 322 „ |
| Holz | 161 „ |
| Summe.. | 16.272 fl. |

### Betriebskosten der Maschine per Meile.

*1885*: $\frac{14.789 \text{ fl.}}{7.955 \text{ Meilen}} = 1$ fl. 87 kr.

*1886*: $\frac{16.272 \text{ fl.}}{10.011 \text{ Meilen}} = 1$ fl. 62 kr.

# Militärisches.

## Statistik des Mannschaftsstandes.

Nationalität, Sprache, Profession, Stand, Religion, Lese- und Schreibkundigkeit, Assentirungsjahre, Specialität, Dienstesprämien und Auszeichnungen der Mannschaft sind für die Zeitpunkte zu Ende der Jahre 1885 und 1886 aus den später folgenden bezüglichen Tabellen zu ersehen.

## Schulung.

Diese geschah systematisch nach den Bedürfnissen des Dienstes und der Auffassungsfähigkeit der einzelnen Individuen.
Im Speciellen ist folgendes zu bemerken:

### Artillerie-Unterricht.

Exercitien aller Matrosen mit den vorhandenen Geschützen. Beim theoretischen Unterrichte wurden je nach Bildungsfähigkeit drei Classen zusammengestellt und hiemit den Befähigteren Gelegenheit geboten, sich seinerzeit der Artillerie-Specialität widmen zu können.

Die Scheibenschießübungen mussten, da bei der Indienststellung des Schiffes im August 1884 nur das Munitionsausmaß für ein Jahr verabreicht worden war, restringirt werden, und zwar wurde die eine Hälfte des Vorrathes im Laufe des Jahres 1885 verschossen, während die andere Hälfte für das Jahr 1886 reservirt blieb.

### Maritimer Unterricht.

Um in diesem Fache bei jedem einzelnen Manne möglichste Durchbildung zu erzielen, wurden die Segelrollen alle drei Monate vollkommen gewechselt, und so allen Matrosen Gelegenheit geboten, sich als Mars-, Bram-, Gaffel- und Klüvergasten zu üben. Die allgemeinen Takelageübungen wurden selbst bei schlechtem Wetter nicht ausgesetzt und hiedurch die Mannschaft nicht nur für das Schau-Exerciren, sondern auch für den Ernstfall tüchtig eingeübt.

### Handwaffen-Unterricht.

Diesen, sowie auch den Reglements-Unterricht leitete ein speciell hiefür bestimmter Officier. Alle Unterofficiere und die Matrosen erster Classe mussten sich im Commandiren und Abrichten kleinerer Abtheilungen üben; das Scheibenschießen aus Carabinern und Revolvern wurde von Bord und von Booten aus vorgenommen.

### Navigatorischer Unterricht.

Dieser umfasst drei Classen, und zwar:

Dritte Classe: Kenntnis der wichtigsten Flaggensignale, Zählen in deutscher Sprache, Stundenschlagen, Ablesen der Borduhr.

Zweite Classe: Flaggen- und Handsignale, Nationalflaggen, Logg und Loth.

Erste Classe: Boussole, praktisches Steuern unter Segel und Dampf. Ausweichregeln, Verfolgen der Reiseroute des Schiffes auf entsprechenden Seekarten.

Um auch mehrere für die Steuerspecialität brauchbare Individuen heranzubilden, wurden in jedem Quartale andere Hilfsmatrosen zum Steuerdienste verwendet. Jenen, welche eine besondere Eignung hiezu zeigten, wurde dies bei Schluss der Campagne im Dienstbuche angemerkt.

Im allgemeinen geschah die Schulung pünktlich im Sinne der erhaltenen Instructionen und der einschlägigen Vorschriften.

Die maritime Ausbildung der Seecadeten wurde dadurch gefördert, dass sie bei Tags die Seewachen unter Aufsicht der Wachofficiere selbständig commandirten. Überdies wurden die Seecadeten zur selbständigen Fortbildung in allen militärischen Disciplinen angehalten.

Die Ausbildung der Mannschaft nahm während des ganzen Verlaufes der mehr als zweijährigen Campagne in der oben angedeuteten Weise ihren Fortgang. Nach Wechslung eines Theiles der Bemannung wurde getrachtet, auch unter der neu übernommenen Mannschaft nach Thunlichkeit Specialisten für den Steuer-, Artillerie- und Maschinendienst heranzubilden.

### Beförderungen.

Im Laufe des Jahres 1885 wurden folgende Beförderungen vorgenommen:

| | |
|---|---|
| zu Maaten: Deckdienst | 1 |
| Maschinendienst | 1 |
| „ Quartiermeistern: Deckdienst | — |
| Steuerdienst | 1 |
| Maschinendienst | 1 |
| Waffendienst | 1 |
| „ Marsgasten: Deckdienst | 4 |
| Steuerdienst | 1 |
| Maschinendienst | — |
| „ Matrosen 1. Classe: Deckdienst | 18 |
| Steuerdienst | 4 |
| „ „ 2. „ | 20 |
| „ „ 3. „ | 16 |
| „ Heizern 1. „ | 2 |
| „ „ 2. „ | 5 |
| „ Krankenwärter 1. Classe | 1 |

In diesen Zahlen sind auch jene Individuen inbegriffen, welche nach erfolgter strafweisen Rückversetzung in eine niedrigere Soldclasse, nach constatirter Besserung neuerdings befördert wurden.

Im Laufe des Jahres 1886 wurden befördert:

| | |
|---|---|
| zu Maaten: Maschinendienst | 1 |
| „ Quartiermeistern: Deckdienst | 1 |
| Maschinendienst | 1 |
| „ Marsgasten: Steuerdienst | 1 |
| „ Matrosen 1. Classe | 6 |
| „ „ 2. „ | 4 |
| „ „ 3. „ | 4 |
| „ Krankenwärter 1. Classe | 1 |
| „ Heizer 2. Classe | 1 |

### Strafen.

Im ganzen Jahre 1885 245 Fälle, also circa 2.4 per Kopf. Hierunter 8 Versetzungen in niedere Soldclassen, welche zumeist wegen Nachlässigkeit im Wachdienste verhängt werden mussten.

Im ganzen Jahre 1886 135 Straffälle, darunter 5 Rückversetzungen in niedere Soldclassen wegen Nachlässigkeit im Wachdienste.

### Desertionen

fanden im Laufe des Jahres 1885 4 statt, und zwar 2 in Hongkong und 2 in Kobé.

Im Jahre 1886 fand kein Fall von Desertion mehr statt.

Die beiden Matrosen, welche zu Kobé desertirten, wurden zwar wieder eingebracht, einer derselben desertirte jedoch abermals in Yokohama. Sämmtliche Deserteure waren ehemalige Schiffsjnngen (des im Jahre 1884 ausgemusterten Jahrganges).

## Sanitäres.

### Krankenstand.

Von Mitgliedern des Schiffsstabes erkrankten vier im Lanfe des Jahres 1885, und zwar blieben undienstbar:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Linienschiffsfähnrich | Pajer .......... | durch | 51 | Tage |
| „ | Barnert ......... | „ | 12 | „ |
| Seecadet 1. Classe | Treitl .......... | „ | 49 | „ |
| „ 1. „ | v. Hirtl.......... | „ | 30 | „ |
| | | Summe | 142 | Tage |

Bei einem Stabe von 13 Personen ergibt dies durchschnittlich 3 % Kranke täglich.

Von der Mannschaft erkrankten im Laufe des Jahres 1885 103 Mann, nnd es ergaben sich 992 Krankheitstage, somit war die durchschnittliche Krankheitsdaner jedes Erkrankten $\frac{992}{103} = 9.6$ Tage. Bei dem durchschnittichen Mannschaftsstaude von 102 Manu gibt dies folgendes Mittel:

$$\frac{103 \text{ Mann}}{102 \text{ Kranke}} = 1,$$

d. i. circa jeder Mann der Bemannung war im Laufe des Jahres einmal, nnd zwar durch $9\frac{1}{2}$ Tage krank.

$$\frac{102 \text{ Mann} \times 365 \text{ Tage}}{992 \text{ Krankheitstage}} = 2.6\%,$$

d. i. rnnd gesagt, täglich 3 Mann dienstunfähig.

Im Laufe des Jahres 1886 erkrankten 7 Mitglieder des Schiffsstabes, nnd zwar betrng die Krankheitsdauer bei den Einzelnen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linienschiffslieutenant | Br. Baselli | 6 | Monate | 9 | Tage |
| „ | Grinzenberger | 3 | „ | 18 | „ |
| Maschinist | Schipp | — | „ | 16 | „ |
| Seecadet | Br. Prenschen | — | „ | 4 | „ |
| „ | v. Schluet | — | „ | 18 | „ |
| „ | Gf. Firmian | — | „ | 16 | „ |
| „ | Klein | 1 | „ | 8 | „ |

daher bei einem Stabe von 13 Stabspersonen durchschnittlich 8.2 % oder rund 1 Stabsangehöriger dienstunfähig.

Von der Mannschaft erkrankten im Laufe des Jahres 1886 76 Mann, und es ergaben sich 1212 Krankheitstage. Durchschnittliche Krankheitsdauer 17.3 Tage. Bei einem durchschnittlichen Mannschaftsstande von 103 Mann ergibt sich somit der Percentsatz mit 3.6% oder rund 4 Mann.

**Krankheitshalber ausgeschifft.**

Im Jahre 1885: 3 Mann, und zwar: 1 Proviantmeister in Singapore, 1 Matrose in Singapore, 1 Heizer in Nagasaki. Letzterer kam nach überstandener Blatternkrankheit in Yokohama wieder an Bord.

Im Jahre 1886 im ganzen 3, und zwar vom Stabe: Linienschiffslieutenant Grinzenberger; von der Mannschaft: 1 Krankenwärter mit Blattern am 27. Mai in Shanghai ausgeschifft und am 11. August in Yokohama wieder eingeschifft.

Ein Unterofficier (Büchsenmacher) in Suez mit Lungenentzündung ausgeschifft.

**Gestorben.**

1885: 1 Mann an Fieber. Dieser wurde im Golfe von Siam in See bestattet. (S. Seite 30.)

1886: Niemand.

**Schwere körperliche Verletzungen.**

1885: Keine.

1886: Matrose Znanich am 18. December durch einen aus der Takelage herabfallenden eisernen Bolzen am Kopfe schwer verletzt. Die Heilung ging ohne Anzeichen von Folgekrankheiten rasch vor sich.

**Trinkwasser.**

Da wahrgenommen wurde, dass der Wechsel des Trinkwassers auf die sanitären Verhältnisse einen schädlichen Einfluss übe, so wurde fast nur gleichartiges, d. i. destillirtes Wasser verabreicht.

Der Consum hievon betrug im Jahre 1885: 288.490 *l*.

Nachdem mit einem Kohlenquantum von 60 *kg* per Stunde 240 *l* erzeugt wurden, so kostete der Liter Wasser $^1/_4$ kr. oder der Tagesconsum per Kopf 4 kr.

Im Jahre 1886 wurde der Mannschaft ausschließlich nur an Bord destillirtes Wasser verabreicht. Der Gesammtverbrauch war 388.707 *l* oder per Kopf durchschnittlich 9.3 *l*. Der Erzeugungspreis per Liter kam auf 0.51 kr. zu stehen.

**Körpergewicht.**

Die Resultate der monatlichen Wägungen der Bemannung ergaben, dass die Personen des Stabes im Laufe des Jahres 1885 nahezu dasselbe Gewicht beibehielten, während die Mannschaft durchschnittlich in diesem Jahre um 2.7 *kg* zugenommen hatte.

Das Durchschnittsgewicht der Bemannung nach der Indienststellung des Schiffes betrug 67.8 *kg*.

Die Daten der letzten zwei Monate des Jahres 1885 sind der Gleichmäßigkeit wegen nur Mittel der Körpergewichte jener Leute, welche der ursprünglichen Bemannung angehört hatten (also die von SAÏDA übernommenen Individuen ausgeschlossen).

Regelmäßige monatliche Wägungen der Bemannung ergaben im Jahre 1886: Durchschnittsgewicht der Personen des Stabes 64.6 *kg* gegenüber 64.8 *kg* im Jahre 1885. Durchschnittsgewicht der Mannschaft 67.2 *kg* gegenüber 67.4 *kg* im Jahre 1885. Die Schwankungen, durch Klima, Kost etc. beeinflusst, sind aus der Tabelle X zu entnehmen.

## Administratives.

### Kostenaufwand.

Die Gesammtkosten der Missionsreise betrugen pro 1885: 117.549 fl., daher monatlich 9795 fl. In dieser Summe sind auch die Mannschafts-Löhnungs-Depositen, die Überrechnungen etc. einbegriffen. Da diese Posten 16.189 fl. ausmachen, so stellt sich die wirkliche Casseausgabe auf 101.360 fl. oder monatlich 8447 fl.

Die Gesammtkosten der Missionsreise inclusive Mannschafts-Löhnungs-Depositen betrugen im Jahre 1886 : 109.386 fl. oder durchschnittlich 9116 fl. monatlich.

### Geldaufnahme.

Diese geschah auf Grund zweier Creditbriefe, die je auf 10.000 £ lauteten. Auf den ersten Creditbrief wurden im Jahre 1885 76.963 fl. aufgenommen, und dieser Creditbrief dann der Marine - Centralstelle zurückgestellt. Vom zweiten Creditbriefe wurden bis Ende des Jahres 1885 30.027 fl. aufgenommen,

| | |
|---|---|
| somit verblieb am 31. December noch ein Credit von......... | 71.073 fl. |
| hiezu Casserest Ende des Jahres ......................... | 7.791 „ |
| daher Geldvorrath am 31. December 1885 ................. | 78.864 fl. |

Im Jahre 1886 geschah die Geldaufnahme ebenfalls auf Grund zweier Creditbriefe, von denen der eine bis auf einen Restbetrag von 71.073 fl. erschöpft wurde, während vom zweiten, auf 8000 £ lautenden, am Schlusse des Jahres 1886 noch ein Creditrest von 51.000 fl. verblieb. Der Cassestand Ende des Jahres betrug somit:

| | |
|---|---|
| Credit ........................... | 51.000 fl. |
| Cassarest Ende 1886 ................ | 10.099 „ |
| Summe........ | 61.099 fl. |

### Havarien.

Mit Ausnahme der Schäden, welche durch den am 5. und 6. September 1885 bestandenen Typhoon angerichtet wurden und deren Kosten in der Ausgabe für October erscheinen, sind die anderen im Laufe des Jahres 1885 entstandenen Havarien kaum nennenswert. Die theuersten Arbeiten, welche nicht als Havarien zu betrachten sind, waren: der Wechsel eines Theiles der

Propellerachse, die Dockung sowie theilweise Kalfaterung des Schiffes, und endlich der Bau einer neuen Barkasse.

Im Jahre 1886 sind keine Havarien von größerer Bedeutung vorgekommen.

### Dienstpost.

1885: Empfangen 23 Sendungen, abgegangen 23 Sendungen.
1886: Empfangen 27 Sendungen, abgesendet 24 Sendungen.

### Wichtigere Ereignisse.

*1885.*

19. März, Bangkok: Audienz des Commandanten und Stabes bei S. M. dem Könige von Siam.
5. und 6. September, Westküste Japans: Typhoon.
20. September bis 27. October, Hongkong: Dockung, größere Reparaturen.
22. September, Hongkong: Erhalt neuer Reiseinstructionen.
5. bis 10. November, Singapore: Zusammentreffen mit S. M. Schiff SAIDA. Militärische Inspicirung. Gegenseitige Überschiffung eines Theiles des Stabes und der Mannschaft.

*1886.*

11. Jänner: Äquator-Passage in 99° 5' Ost Länge.
1. März: Schiffsbesuch des Fürsten von Gowa in Macassar.
11. März: Äquator-Passage in 124° 16' Ost Länge.
15. bis 19. April: Dockung in Hongkong.
10. bis 11. September: Typhoon auf dem Ankerplatze von Obe-Hato-Ura.
15. September: Sturm in Nagasaki, wobei das Schiff unter gefährlichen Umständen vor Anker trieb.
28. October: Erhalt des Einberufungsbefehles in Singapore.

---

# Tabellen

zur

# Statistik der Jahre 1885 und 1886.

## Tabelle I.

## Übersicht der in Häfen und auf Ankerplätzen zugebrachten Zeit.

| Name | Ankunft | | | Abfahrt | | | Aufenthalt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Tage | Stunden |
| | 1885 | | h | 1885 | | h | | |
| Bencoelen | Januar | 26 | 6 p | Januar | 29 | 9 a | 2 | 15 |
| Batavia | Februar | 3 | 2 p | Februar | 12 | 11 a | 8 | 21 |
| *Third Point | " | 14 | 11 p | " | 15 | 6 a | .. | 7 |
| Singapore | " | 18 | 2 p | " | 26 | 10 a | 7 | 20 |
| Sarawak | März | 3 | 3 p | März | 7 | 2 p | 3 | 23 |
| Bangkok-Rhede | " | 15 | 8 p | " | 25 | 5 p | 9 | 21 |
| *Tanquala Isl. | April | 1 | 9 a | April | 1 | 5 p | .. | 8 |
| *Cocosnuss-Bai | " | 4 | 9 p | " | 5 | 4 a | .. | 7 |
| Saigon | " | 5 | 11 a | " | 8 | 9 a | 2 | 22 |
| Labuan Isl. | " | 16 | 11 a | " | 18 | 7 a | 1 | 20 |
| Bruni River | " | 18 | 11 a | " | 19 | 6 a | .. | 19 |
| Manila | " | 23 | 10 p | " | 29 | 8 a | 5 | 10 |
| Hongkong | Mai | 5 | 11 a | Mai | 15 | 2 p | 10 | 3 |
| *Bill Islands | " | 16 | 7 p | " | 17 | 5 a | .. | 10 |
| Swatow | " | 17 | 7 a | " | 19 | $11\frac{1}{2}$ a | 2 | $4\frac{1}{2}$ |
| Amoy | " | 20 | 3 p | " | 23 | 2 p | 2 | 23 |
| *Ankerplatz Gutzlaff | " | 27 | 5 p | " | 27 | 9 p | .. | 4 |
| * " Außenleuchtschiff | " | 28 | 3 a | " | 28 | 7 a | .. | 4 |
| Shanghai | " | 28 | $1\frac{1}{2}$ p | Juni | 11 | 9 a | 13 | $19\frac{1}{2}$ |
| Chefoo | Juni | 16 | 10 a | " | 19 | 7 a | 2 | 21 |
| Nagasaki | " | 29 | $8\frac{1}{4}$ a | Juli | 5 | 7 a | 5 | $22\frac{3}{4}$ |
| Simonoseki | Juli | 6 | 8 a | " | 7 | $5\frac{1}{2}$ a | .. | $21\frac{1}{2}$ |
| *Mitsuga Hama | " | 7 | $7\frac{1}{4}$ p | " | 8 | $4\frac{1}{2}$ a | .. | $9\frac{1}{4}$ |
| *No-o-Saki | " | 8 | $5\frac{1}{2}$ p | " | 9 | $4\frac{1}{2}$ a | .. | 11 |
| Kobé | " | 9 | 3 p | " | 20 | 7 p | 11 | 4 |
| Yokohama | " | 25 | 10 a | August | 25 | 10 a | 31 | 0 |
| Kobé | August | 31 | $6\frac{1}{2}$ a | September | 2 | 5 a | 1 | $22\frac{1}{2}$ |
| Hiro-Sima | September | 2 | 6 p | " | 3 | 5 a | .. | 11 |
| *Matsou | " | 12 | 3 p | " | 14 | 9 a | 1 | 18 |
| Hongkong | " | 17 | 10 a | October | 27 | 5 p | 40 | 7 |
| Singapore | November | 5 | 8 a | November | 12 | 8 a | 7 | 0 |
| Malacca | " | 13 | $2\frac{3}{4}$ a | " | 14 | 6 a | 1 | $3\frac{1}{4}$ |
| Dehli | " | 15 | 4 p | " | 18 | 4 p | 3 | .. |
| Penang | " | 19 | 0 | " | 20 | $3\frac{3}{4}$ p | 1 | $3\frac{3}{4}$ |
| *Rangoon, Flussmündung | " | 25 | $2\frac{1}{2}$ a | " | 25 | $11\frac{3}{4}$ a | .. | $9\frac{1}{4}$ |
| Rangoon | " | 25 | 4 p | December | 5 | $2\frac{3}{4}$ p | 9 | $22\frac{3}{4}$ |
| *Golf von Martaban | December | 5 | $9\frac{1}{2}$ p | " | 6 | 3 a | .. | $5\frac{1}{2}$ |
| Maulmein | " | 6 | $5\frac{1}{2}$ p | " | 12 | $6\frac{1}{2}$ a | 5 | 13 |
| Salanga | " | 17 | $5\frac{1}{2}$ p | " | 19 | $6\frac{1}{2}$ a | 1 | 13 |
| Lancava | " | 20 | 11 a | " | 21 | $7\frac{1}{2}$ a | .. | $20\frac{1}{2}$ |
| Quedah | " | 21 | $5\frac{1}{2}$ p | " | 23 | $6\frac{1}{2}$ a | 1 | 13 |
| *Nord-Canal von Penang | " | 23 | 12 p | " | 24 | $7\frac{1}{2}$ a | .. | $7\frac{1}{2}$ |
| Penang | " | 24 | 9 a | " | 30 | 3 p | 6 | 6 |

* Provisorische Ankerplätze aus navigatorischen Gründen.

| Name | Ankunft | | | Abfahrt | | | Aufenthalt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Tage | Stunden |
| | 1886 | | h | 1886 | | h | | |
| Acheen | Januar | 1 | 6 1/2 p | Januar | 5 | 6 1/2 a | 3 | 12 |
| Gounong Sitolie (Nias) | " | 9 | 2 p | " | 11 | 5 3/4 a | 1 | 15 3/4 |
| Padang | " | 13 | 8 1/2 a | " | 22 | 5 1/2 a | 8 | 21 |
| Benkoelen | " | 23 | 4 p | " | 27 | 8 1/2 a | 3 | 16 1/2 |
| Batavia | " | 31 | 4 p | Februar | 5 | 2 p | 4 | 22 |
| Soerabaya | Februar | 8 | 1 p | " | 17 | 8 1/4 a | 8 | 19 1/4 |
| Boeleleng | " | 18 | 8 1/2 p | " | 20 | 5 1/4 p | 1 | 20 3/4 |
| Ampanam | " | 21 | 3/4 p | " | 22 | 5 1/4 p | 1 | 4 1/2 |
| Macassar | " | 25 | 6 1/4 p | März | 3 | 10 a | 5 | 15 3/4 |
| Kema | März | 12 | 1/2 p | " | 16 | 11 3/4 a | 3 | 23 1/4 |
| Zamboanga | " | 22 | 8 1/2 a | " | 23 | 6 3/4 a | .. | 22 1/4 |
| Paluan | " | 29 | 7 a | " | 29 | 5 1/4 p | .. | 10 1/4 |
| Manila | " | 30 | 2 3/4 p | April | 6 | 8 3/4 a | 6 | 18 |
| *Tytam-Bai | April | 13 | 7 3/4 p | " | 14 | 7 a | .. | 11 1/4 |
| Hongkong | " | 14 | 9 3/4 a | " | 22 | 5 1/2 a | 7 | 19 3/4 |
| Canton | " | 22 | 3 p | Mai | 2 | 1/2 p | 9 | 21 1/2 |
| *Bocca Tigris | Mai | 2 | 6 3/4 p | " | 3 | 5 a | .. | 10 1/4 |
| Hongkong | " | 3 | 11 1/2 a | " | 6 | 8 a | 2 | 20 1/2 |
| *Bill Island | " | 9 | 5 1/2 p | " | 9 | 7 p | .. | 1 1/2 |
| Swatow | " | 9 | 8 3/4 p | " | 16 | 11 a | 5 | 14 1/4 |
| *Tongsha | " | 17 | 1 1/2 a | " | 17 | 6 1/4 a | .. | 4 3/4 |
| *Min-Riff | " | 17 | 7 1/2 a | " | 17 | 9 a | .. | 1 1/2 |
| Foochow | " | 17 | 3 p | " | 20 | 7 1/4 a | 2 | 16 1/4 |
| Bullock Harbour | " | 21 | 4 p | " | 22 | 7 1/2 a | .. | 15 1/2 |
| Ningpo | " | 23 | 3 1/2 p | " | 25 | 2 p | 1 | 22 1/2 |
| *Rogged Island | " | 25 | 11 p | " | 26 | 4 1/2 a | .. | 5 1/2 |
| Shanghai | " | 26 | 5 1/2 p | Juni | 5 | 1/2 p | 9 | 19 |
| Port Hamilton | Juni | 8 | 2 1/4 p | " | 9 | 5 p | 1 | 2 3/4 |
| Fusan | " | 10 | 3 3/4 p | " | 12 | 6 1/2 a | 1 | 14 3/4 |
| Gensan | " | 14 | 8 1/2 a | " | 15 | 3 1/2 p | 1 | 7 |
| Wladiwostok | " | 17 | 5 p | " | 23 | 2 3/4 p | 5 | 21 3/4 |
| Karsakowsk | " | 28 | 7 1/4 a | Juli | 3 | 8 1/2 a | 5 | 1 1/4 |
| Petropawlowk | Juli | 11 | 6 3/4 a | " | 19 | 10 1/2 a | 8 | 3 3/4 |
| Hakodate | " | 31 | 1/2 a | August | 5 | 11 a | 4 | 10 1/2 |
| Yokohama | August | 10 | 9 a | " | 30 | 0 | 20 | 3 |
| Kobé | September | 2 | 8 1/4 a | September | 9 | 8 a | 6 | 23 3/4 |
| Simo-mura | " | 9 | 3 1/2 p | " | 10 | 5 1/2 a | .. | 14 |
| Obe-hato | " | 10 | 3 1/2 p | " | 12 | 8 a | 1 | 16 1/2 |
| Hime-sima | " | 12 | 5 3/4 p | " | 13 | 6 1/2 a | .. | 12 3/4 |
| Simonoseki | " | 13 | 11 3/4 a | " | 14 | 1 p | 1 | 1 1/4 |
| Nagasaki | " | 15 | 3 1/4 p | " | 30 | 9 1/2 a | 14 | 18 1/4 |
| Hongkong | October | 9 | 9 1/2 a | October | 18 | 8 1/2 a | 8 | 23 |
| Singapore | " | 28 | 12 a | November | 1 | 4 p | 4 | 4 |
| Point de Galle | November | 20 | 8 1/4 a | " | 22 | 2 p | 2 | 5 3/4 |
| Aden | December | 10 | 1 p | December | 12 | 2 1/2 p | 2 | 1 1/2 |
| Djeddah | " | 18 | 2 1/2 p | " | 19 | 5 1/4 p | 1 | 2 3/4 |
| Suez | " | 23 | 11 1/4 p | " | 28 | 6 1/4 a | 4 | 7 |
| Port Said | " | 29 | 6 p | " | 31 | 12 p | 2 | 6 |
| *Im Suez-Canale | geankert und vertäut | | | | | | .. | 18 |

# Tabelle IIa.

## Navigatorische und meteorologische Daten für das Jahr 1885.

### Januar.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | | Wind-Richtung | Wind-Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | h | h |
| Indischer Ocean | 1 | 78° 27′ O | 3° 24′ S | SO $^1/_2$ O | 25 | NO — NW | 1—2 2—3 | $^1/_2$ R | 756.6 | 28.1 | 28.6 | .. | .. | .. | 24 |
| | 2 | 78 51 | 3 45 | SO z S | 27 | SW — N | 0—1 | .. | 757.5 | 28.2 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 3 | 79 27 | 3 58 | SO z $^3/_4$ S | 23 | W | 1—2 | 1 R | 758.2 | 25.9 | 28.3 | .. | 1 | .. | 24 |
| | 4 | 80 9 | 3 28 | .. | | WSW — NNW | 1—3 | .. | 758.4 | 28.1 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 5 | 80 35 | 3 20 | .. | | SW — WNW | 0—4 | $^1/_4$ R | 757.5 | 29.1 | 28.7 | .. | .. | .. | 24 |
| | 6 | 80 35 | 3 27 | .. | | SW — W | 0—4 | .. | 757.5 | 29.2 | 28.6 | .. | .. | .. | 24 |
| | 7 | 80 58 | 3 24 | .. | | SW — W | 0—2 | .. | 757.5 | 28.9 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 8 | 82 32 | 3 24 | .. | | W — WNW | 2—3 2—5 | $^1/_2$ R | 756.5 | 27.9 | 28.4 | .. | .. | .. | 24 |
| | 9 | 84 18 | 3 19 | O z N $^3/_8$ N | 17 | W — WNW | 2—7 1—5 | $8^1/_2$ R | 756.3 | 25.7 | 28.3 | .. | .. | .. | 24 |
| | 10 | 85 22 | 3 16 | O $^3/_4$ N | 29 | NW — NO | 1—4 3—2 | $^1/_4$ R | 756.6 | 27.5 | 28.2 | .. | .. | .. | 24 |
| | 11 | 85 57 | 3 27 | O $^1/_2$ S | 22 | NO | 0—2 | $^1/_8$ R | 755.9 | 28.4 | 29.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 12 | 86 52 | 3 3 | ONO | 23 | NO — SO | 1—0 3—1 | .. | 755.8 | 28.3 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 13 | 88 0 | 2 42 | NNW | 34 | S — SO | 2—5 | $^3/_4$ R | 756.0 | 28.6 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 14 | 88 52 | 2 26 | NNW | 25 | S — SO | 1—6 | $1^3/_4$ R | 755.1 | 28.4 | 29.2 | .. | .. | .. | 24 |
| | 15 | 89 13 | 2 58 | W | 13 | SW — NW | 1—4 | $4^1/_4$ R | 755.0 | 27.0 | 27.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 16 | 90 4 | 3 39 | SO z S $^1/_4$ S | 15 | N — NW | 1—4 | 1 R | 755.8 | 26.9 | 28.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 17 | 91 52 | 4 7 | SO $^3/_4$ O | 26 | N — NNW | 1—5 | .. | 756.3 | 27.7 | 28.2 | .. | .. | .. | 24 |
| | 18 | 93 42 | 4 1 | O $^7/_8$ N | 29 | N — NNW | 0—4 | .. | 756.8 | 28.7 | 29.7 | .. | .. | .. | 24 |
| | 19 | 95 33 | 3 42 | N | 20 | NNW | 2—5 | .. | 756.5 | 28.5 | 29.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 20 | 96 49 | 4 18 | W z N $^1/_2$ N | 16 | N — NNO | 1—5 | $1^1/_2$ R | 756.8 | 27.1 | 28.5 | 1 | .. | .. | 24 |
| | 21 | 99 9 | 4 52 | .. | | NW — NNO | 4—6 | $7^1/_4$ R | 756.5 | 25.2 | 27.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 22 | 99 53 | 5 10 | O z S $^1/_4$ S | 16 | Var. | 0—2 | $7^1/_2$ R | 758.3 | 26.0 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 23 | 100 7 | 5 6 | O | 12 | Var. | 0—1 | .. | 759.0 | 28.6 | 29.2 | .. | .. | .. | 24 |
| | 24 | 100 24 | 4 49 | W | 4 | SO | 0—3 | .. | 758.0 | 29.2 | 29.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 25 | 100 49 | 4 23 | WNW | 8 | SO | 0—2 | .. | 758.0 | 29.0 | 29.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 26 | 101 45 | 3 49 | .. | | SO | 0—2 | .. | 757.2 | 28.8 | 28.5 | .. | .. | $16^1/_4$ | $7^3/_4$ |
| Bencoelen | 27 | Bencoelen | | .. | | SO — N | 2—3 | 2 R | 757.1 | 26.7 | 27.5 | .. | .. | 6 | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | | NO — NW | 0—2 | $5^1/_4$ R | 756.4 | 26.3 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| Indischer Ocean | 29 | 102 1 | 3 54 | .. | | N — NW | 0—1 | $5^1/_2$ R | 756.7 | 26.8 | 27.2 | .. | .. | $2^3/_4$ | .. |
| | 30 | 102 54 | 4 56 | O z S $^1/_2$ S | 16 | NO — SW | 0—2 | $3^1/_2$ R | 756.1 | 26.8 | 27.4 | .. | .. | $2^1/_4$ | $21^3/_4$ |
| | 31 | 103 9 | 5 5 | O z S $^1/_4$ S | 10 | SW — N | 0—1 | .. | 757.0 | 28.2 | 29.0 | .. | .. | .. | 24 |

# Februar.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | | Wind- Richtung | Wind- Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | h | h |
| | 1 | 104° 21′ O | 5° 59′ S | N | 7 | SSW — SO | 0—3 | .. | 756.6 | 29.5 | 30.0 | 1 | .. | 21 1/4 | 2 3/4 |
| Sunda-Straße | 2 | 105 1 | 6 20 | SO 1/4 S | 12 | NO | 0—4 | .. | 756.3 | 29.5 | 29.5 | 1 | .. | 1 | 23 |
| | 3 | 106 35 | 5 56 | .. | | NO — NW | 2—5 | 9 1/4 R | 756.5 | 26.1 | 28.1 | 1 | .. | 22 | .. |
| | 4 | Batavia | | .. | | NW — SW | 1—4 | 1/4 R | 764.3 | 25.8 | 26.9 | .. | .. | 1 1/4 | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | | NW — NO | 1—3 | 3 1/2 R | 763.2 | 27.2 | 27.6 | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | .. | .. | .. | | NW | 1—4 | .. | 762.9 | 27.9 | 28.3 | .. | .. | .. | .. |
| Batavia | 7 | .. | .. | .. | | W — NW | 2—3 | 1 1/4 R | 760.5 | 27.3 | 28.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 8 | .. | .. | .. | | NW — W | 1—3 | 2 R | 759.2 | 28.2 | 28.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | .. | .. | | NW — W | 1—4 | 2 R | 758.9 | 25.8 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | .. | .. | | Var. | 1—3 | .. | 758.9 | 27.5 | 28.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | | N — NW | 0—4 | 1 3/4 R | 759.2 | 27.7 | 28.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | 106 49 | 5 58 | .. | | NW | 3—4 | .. | 759.0 | 26.9 | 28.0 | .. | .. | 1 1/4 | .. |
| Java-See | 13 | 106 40 | 4 23 | OSO | 32 | NW | 2—5 | 5 R | 759.5 | 26.8 | 27.5 | .. | .. | 24 | .. |
| | 14 | 106 4 | 2 58 | .. | | NNW | 2—4 | 1/2 R | 760.2 | 26.7 | 28.0 | .. | 4 | 24 | .. |
| | 15 | 105 25 | 2 16 | .. | | NNW | 3—4 | .. | 759.8 | 27.1 | 28.5 | .. | 2 | 17 1/4 | .. |
| | 16 | 104 59 | 0 49 | .. | | NNW | 2—6 | .. | 759.0 | 26.2 | 27.4 | .. | .. | 23 1/4 | 3/4 |
| Rhio- und Banka-Straße | 17 | 105 5 | 0° 14′ S | .. | | NW | 2—3 | 2 R | 758.7 | 26.7 | 27.2 | .. | .. | 6 1/4 | 17 3/4 |
| | 18 | 104 5 | 1° 14′ N | .. | | NO | 0—2 | 1/4 R | 759.0 | 27.1 | 27.6 | 4 | .. | 24 | .. |
| | 19 | Singapore | | .. | | NO | 0—3 | .. | 759.4 | 26.5 | 27.5 | 4 | .. | 1 3/4 | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | | NO — N | 0—2 | 1/3 R | 759.9 | 26.3 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | | NO | 0—2 | 4 1/2 R | 760.0 | 25.3 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| Singapore | 22 | .. | .. | .. | | NO | 0—3 | .. | 760.2 | 26.4 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | | NO — NW | 1—3 | 1/2 R | 759.3 | 25.6 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | | NO — NW | 0—3 | .. | 760.4 | 27.2 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | | N — NO | 1—2 | 3/4 R | 760.0 | 26.2 | 27.6 | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | 104 5 | 1 17 | O | 3 | NO | 2—5 | .. | 760.7 | 26.9 | 28.0 | 2 | .. | 2 1/4 | .. |
| China-See | 27 | 106 3 | 1 7 | O z S 3/4 S | 24 | NO | 3—4 | 1 R | 761.1 | 26.3 | 26.5 | .. | .. | 7 3/4 | 16 1/4 |
| | 28 | 107 17 | 0 12 | O 1/2 S | 28 | NO — N | 2—5 | 9 R | 760.7 | 25.6 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 |

# März.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | | Wind- Richtung | Wind- Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dam | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | h | h |
| China-See | 1 | 108° 41′ O | 0° 10′ N | .. | | NNO | 2—7 | 2 R | 760.0 | 26.8 | 27.0 | .. | .. | 4 | 20 |
| | 2 | 108 55 | 1 43 | .. | | NNW — NO | 3—4 | .. | 760.5 | 27.0 | 26.5 | .. | .. | 24 | .. |
| | 3 | 110 30 | 1 48 | .. | | NO | 3—4 | 1/2 R | 760.6 | 26.3 | 26.5 | .. | .. | 24 | .. |
| Sarawak | 4 | Sarawak | | .. | | Var. | 3 | 3/4 R | 760.4 | 25.2 | 26.0 | .. | .. | 3 | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | | Calm | .. | 1 1/2 R | 759.9 | 24.6 | 25.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | .. | .. | .. | | NO | 1—0 | 3/4 R | 760.2 | 25.1 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| Golf von Siam | 7 | 111 23 | 3 7 | .. | | NO | 0—2 | 4 R | 760.3 | 25.0 | 25.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 8 | 110 5 | 4 43 | .. | | N | 1—3 | 3 R | 760.5 | 27.3 | 26.0 | .. | .. | 21 1/2 | 1/2 |
| | 9 | 108 47 | 6 12 | .. | | NO | 2—5 | .. | 760.5 | 26.2 | 26.2 | .. | .. | .. | 24 |
| | 10 | 107 27 | 7 28 | .. | | NO | 3—7 | 1/4 R | 760.5 | 26.4 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 11 | 105 12 | 8 18 | .. | | NO | 0—5 | .. | 761.6 | 26.2 | 26.5 | 1 | .. | .. | 24 |
| | 12 | 103 37 | 10 14 | W | 14 | NO | 1—5 | .. | 762.8 | 25.5 | 26.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 13 | 102 0 | 11 40 | WNW | 11 | NO — ONO | 3—5 | .. | 763.4 | 26.2 | 27.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 14 | 100 31 | 12 45 | .. | | SSW | 2—3 | .. | 763.0 | 27.1 | 28.0 | .. | .. | .. | 24 |
| Bangkok | 15 | Bangkok | | .. | | SSW | 2—3 | .. | 763.2 | 27.8 | 28.5 | 3 | 1 | .. | 24 |
| | 16 | .. | .. | .. | | SW — SO | 3—5 | .. | 763.5 | 28.6 | 29.0 | .. | .. | .. | 8 1/2 |
| | 17 | .. | .. | .. | | S | 1—3 | .. | 762.9 | 28.3 | 29.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | | S | 1—4 | .. | 763.5 | 28.1 | 29.1 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | | S | 2—4 | .. | 763.1 | 28.5 | 29.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | | S | 2—4 | .. | 762.5 | 27.5 | 28.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | | S | 1—3 | .. | 762.9 | 28.7 | 28.8 | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | | S | 2—3 | .. | 763.1 | 28.5 | 28.9 | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | | S | 1—3 | .. | 762.1 | 29.0 | 29.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | | S | 2—4 | .. | 760.7 | 28.6 | 28.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | | S | 1—4 | .. | 760.0 | 29.3 | 28.5 | .. | .. | .. | .. |
| Golf von Siam | 26 | 100 34 | 12 3 | .. | | S | 2—4 | .. | 760.0 | 29.3 | 28.5 | .. | .. | 15 3/4 | 3 1/2 |
| | 27 | 101 41 | 11 36 | .. | | S | 1—4 | .. | 760.4 | 28.1 | 29.9 | .. | 1 | .. | 24 |
| | 28 | 101 57 | 11 20 | .. | | S | 1—3 | .. | 760.9 | 28.5 | 29.5 | .. | 1 | .. | 24 |
| | 29 | 101 58 | 10 14 | .. | | SSO | 2—3 | .. | 761.5 | 28.4 | 29.5 | 1 | .. | .. | 24 |
| | 30 | 101 36 | 10 24 | .. | | SSO | 1—4 | .. | 761.1 | 28.2 | 29.2 | 1 | 1 | .. | 24 |
| | 31 | 102 32 | 10 24 | .. | | SSO | 2—3 | .. | 760.5 | 28.3 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |

## April.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | | Wind- Richtung | Wind- Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | h | h |
| China-See | 1 | Tanquala Isl. | | .. | | SSW — SO | 2—4 | .. | 760.5 | 28.5 | 28.7 | .. | .. | .. | 21 |
| | 2 | 103° 41' O | 9° 20' N | .. | | SW — SO | 1—2 | .. | 760.5 | 28.3 | 29.0 | .. | .. | 4 | 15 |
| | 3 | 105 20 | 8 29 | .. | | SO | 1—3 | .. | 760.5 | 28.4 | 28.5 | .. | 1 | 22½ | 1½ |
| | 4 | 106 52 | 9 31 | NNO | 5 | O — ONO | 1—4 | .. | 760.5 | 27.6 | 27.5 | .. | .. | 24 | .. |
| Saigon | 5 | Saigon | | .. | | O | 0—5 | .. | 760.2 | 28.2 | 28.5 | 2 | 1 | 15¾ | .. |
| | 6 | .. | .. | .. | | SO | 0—2 | .. | 760.1 | 28.1 | 28.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 7 | .. | .. | .. | | SO | 0—2 | .. | 759.8 | 28.1 | 28.5 | .. | .. | .. | .. |
| China-See | 8 | Im Saigonflusse | | .. | | SO | 0—2 | .. | 760.7 | 27.7 | 28.0 | .. | .. | 2½ | .. |
| | 9 | 107 34 | 8 58 | .. | | SO — ONO | 2—5 | .. | 760.8 | 28.0 | 27.5 | 2 | 1 | 8½ | 15½ |
| | 10 | 108 30 | 7 39 | N | 7 | ONO | 3—5 | .. | 760.6 | 27.9 | 27.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 11 | 109 48 | 6 13 | .. | | NO | 3—5 | .. | 760.1 | 27.7 | 28.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 12 | 109 54 | 5 32 | .. | | ONO — O | 1—3 | .. | 760.1 | 27.5 | 28.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 13 | 110 33 | 4 46 | .. | | ONO | 0—3 | .. | 760.4 | 27.5 | 28.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 14 | 112 18 | 4 33 | .. | | NO | 1—3 | .. | 760.1 | 27.5 | 28.2 | .. | .. | 16 | 8 |
| | 15 | 114 17 | 5 12 | .. | | NO | 1—4 | .. | 759.7 | 28.0 | 28.5 | .. | .. | 24 | .. |
| Labuan | 16 | Labuan | | .. | | Var. | 0—1 | .. | 759.5 | 28.7 | 29.0 | .. | .. | 10½ | 13 |
| | 17 | .. | .. | .. | | Calm | .. | .. | 760.0 | 27.3 | 28.4 | .. | .. | .. | .. |
| China-See | 18 | Bruneifluss | | .. | | SW | 1—2 | .. | 759.7 | 28.5 | 28.8 | .. | .. | 3¼ | .. |
| | 19 | 115 16 | 5 37 | .. | | Var. | 1—2 | .. | 759.7 | 28.1 | 28.5 | .. | .. | 6 | .. |
| | 20 | 116 5 | 7 42 | .. | | NNO | 1—3 | .. | 759.6 | 27.7 | 28.3 | .. | .. | 24 | .. |
| | 21 | 117 30 | 9 44 | .. | | NO | 0—1 | .. | 759.9 | 29.2 | 30.0 | .. | .. | 24 | .. |
| | 22 | 119 6 | 11 39 | .. | | NO | 0—1 | .. | 759.9 | 29.1 | 31.2 | .. | .. | 24 | .. |
| | 23 | 120 11 | 14 5 | .. | | NW — NO | 1—4 | .. | 760.4 | 29.0 | 30.5 | .. | .. | 24 | .. |
| Manila | 24 | Manila | | .. | | O | 0—4 | .. | 761.6 | 29.3 | 31.0 | .. | .. | 10½ | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | | Calm | .. | .. | 762.3 | 29.0 | 30.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | | Calm | .. | .. | 760.8 | 29.0 | 31.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | | Calm | .. | .. | 760.8 | 28.0 | 29.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | | SO | 0—3 | 7 R | 761.5 | 26.4 | 29.0 | .. | .. | .. | .. |
| China-See | 29 | 120 33 | 14 12 | .. | | Var. | 0—2 | .. | 760.4 | 27.0 | 28.5 | .. | .. | 4 | .. |
| | 30 | 119 10 | 15 43 | .. | | SW — SO | 1—3 | .. | 759.9 | 27.5 | 28.5 | .. | .. | 5½ | 18½ |

# Mai.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | | Wind-Richtung | Wind-Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | h | h |
| China-See | 1 | 118° 56′ O | 16° 28′ N | NNO | 21 | S — Calm | 0—4 | .. | 760.7 | 28.4 | 29.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 2 | 117 46 | 17 55 | .. | | N — SW | 0—2 | .. | 761.8 | 29.5 | 30.0 | .. | .. | 15½ | 8½ |
| | 3 | 116 9 | 19 52 | N z W ½ W | 10 | NNO | 1—2 | .. | 763.0 | 29.0 | 29.0 | .. | .. | 19 | 5 |
| | 4 | 114 49 | 21 19 | W z N | 26 | NO | 1—5 | .. | 763.9 | 27.0 | 28.2 | .. | .. | .. | 24 |
| Hongkong | 5 | Hongkong | | .. | | NO | 1—2 | .. | 765.7 | 24.5 | 27.0 | 3 | .. | 5 | 17½ |
| | 6 | .. | .. | .. | | NW | 0—1 | .. | 766.0 | 26.5 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 7 | .. | .. | .. | | NO | 0—2 | .. | 765.3 | 24.8 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 8 | .. | .. | .. | | O | 0—2 | .. | 764.9 | 26.2 | 27.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | .. | .. | | Var | 0—2 | .. | 764.1 | 25.5 | 26.8 | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | .. | .. | | Var | 0—3 | 1½ R | 762.0 | 27.6 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | | Var | 1—3 | 5 R | 760.6 | 28.0 | 27.6 | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | .. | .. | .. | | Var | 0—5 | 2½ R | 760.1 | 24.4 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 13 | .. | .. | .. | | O | 1—4 | 10½ R | 759.8 | 24.7 | 26.3 | .. | .. | .. | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | | SO | 1—5 | 4 R | 758.3 | 26.9 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | | Var | 0—7 | .. | 756.7 | 27.3 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | 116 24 | 22 40 | O ¼ S | 9½ | Var | 0—3 | 2¾ R | 757.8 | 27.9 | 27.6 | 2 | .. | 21¼ | 1 |
| Swatow | 17 | Swatow | | .. | | SW — NO | 0—4 | .. | 760.4 | 24.3 | 25.2 | 4 | .. | 9 | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | | O | 0—3 | .. | 763.1 | 23.9 | 24.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | im Hanflusse | | .. | | O | 1—2 | .. | 763.2 | 23.9 | 24.0 | .. | .. | ½ | .. |
| | 20 | 118 11 | 24 8 | .. | | ONO | 2—5 | 2½ R | 762.0 | 21.4 | 23.2 | 1 | .. | 24 | .. |
| Amoy | 21 | Amoy | | .. | | NO | 0—4 | 12½ R | 761.8 | 20.6 | 23.0 | .. | .. | 3½ | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | | Calm | .. | 5 R | 761.2 | 22.5 | 21.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | | SO | 1—2 | ¾ R | 763.2 | 24.8 | 21.0 | .. | .. | .. | .. |
| China-See | 24 | 120 24 | 25 34 | ONO | 28 | SSW | 2—5 | Thau | 762.1 | 24.1 | 20.5 | 3 | 2 | 3 | 18½ |
| | 25 | 121 46 | 27 4 | ONO | 28 | SSW — NO | 0—5 | 1½ R | 761.2 | 23.5 | 21.0 | 2 | .. | .. | 24 |
| | 26 | 122 34 | 28 46 | NO | 10 | ONO | 0—2 | Nebel | 760.1 | 20.8 | 19.5 | .. | .. | 11 | 13 |
| | 27 | 122 27 | 30 34 | NNO | 35 | SW — NW | 1—5 | N. 3½ R | 757.1 | 18.5 | 18.0 | 1 | .. | 14 | 10 |
| Shanghai | 28 | Wusungfluss | | .. | | NNO — N | 1—3 | .. | 764.8 | 18.0 | 17.5 | 6 | .. | 16 | .. |
| | 29 | Shanghai | | .. | | NO | 0—2 | .. | 764.0 | 18.6 | 18.0 | .. | .. | 1½ | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | | SSO | 1—4 | .. | 760.1 | 20.6 | 19.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 31 | .. | .. | .. | | SO | 1—2 | 3½ R | 757.9 | 22.4 | 20.0 | .. | .. | .. | .. |

# Juni.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | | Wind- Richtung | Wind- Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | h | h |
| Shanghai | 1 | Shanghai | | .. | | Calm | .. | 6 1/4 R | 760.5 | 19.4 | 20.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | | .. | | Calm | .. | .. | 761.8 | 19.8 | 20.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | .. | | .. | | OSO | 0—1 | 3 1/2 R | 762.0 | 18.9 | 19.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | | .. | | Var. | 1—2 | .. | 765.5 | 18.4 | 18.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | | .. | | Calm | .. | .. | 766.4 | 21.4 | 18.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | .. | | .. | | Var. | 0—2 | .. | 764.7 | 19.1 | 17.3 | .. | .. | .. | .. |
| | 7 | .. | | .. | | S | 1—2 | 1/4 R | 762.5 | 19.5 | 17.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 8 | .. | | .. | | SSO | 1—2 | 6 R | 759.4 | 20.1 | 17.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | | .. | | SO | 1—0 | 15 R | 754.5 | 22.6 | 17.1 | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | | .. | | Var | 2—3 | 5 R | 757.9 | 20.9 | 16.5 | .. | .. | .. | .. |
| Gelbes Meer | 11 | Im Yang-Tse-Kiang | | .. | | SO | 0—3 | .. | 761.4 | 21.9 | 16.5 | 1 | .. | 3 | .. |
| | 12 | 123° 16′ O | 32° 30′ N | NO | 19 | SO — O | 2—4 | Nebel | 762.4 | 18.9 | 16.0 | 1 | .. | 17 | 7 |
| | 13 | 123 28 | 34 36 | .. | | OSO | 2—3 | .. | 761.8 | 19.9 | 18.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 14 | 122 53 | 36 36 | NNW | 27 | SSO — O | 2—3 | Nebel | 756.4 | 18.4 | 18.0 | .. | 1 | .. | 24 |
| | 15 | 122 44 | 37 7 | .. | | NO | 0—2 | Nebel | 755.4 | 20.3 | 18.5 | 3 | 1 | .. | 24 |
| Chefoo | 16 | Chefoo | | .. | | WSW | 0—2 | .. | 759.8 | 18.8 | 18.6 | 2 | 2 | 14 | 8 |
| | 17 | .. | .. | .. | | O — NW | 1—3 | .. | 760.2 | 20.7 | 19.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | | Calm | .. | .. | 761.4 | 19.5 | 18.5 | .. | .. | .. | .. |
| Gelbes Meer | 19 | 122 0 | 37 37 | .. | | Calm | .. | .. | 761.1 | 19.0 | 19.0 | .. | .. | 5 | .. |
| | 20 | 123 16 | 36 55 | .. | | ONO | 1—3 | Nebel | 759.3 | 19.5 | 19.5 | 1 | 1 | 9 1/2 | 14 1/2 |
| | 21 | 123 34 | 36 28 | .. | | Var. | 0—3 | 1/2 R | 758.7 | 20.3 | 20.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 22 | 124 8 | 35 58 | SO | 10 | SW — N | 0—2 | .. | 760.0 | 21.1 | 19.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 23 | 124 19 | 35 27 | SO 1/4 O | 11 | NW | 0—2 | .. | 760.2 | 20.3 | 20.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 24 | 124 22 | 35 6 | .. | | NW — OSO | 0—3 | .. | 759.8 | 19.8 | 20.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 25 | 124 45 | 35 2 | NO z O | 21 | SSO | 2—3 | 9 R | 754.4 | 16.0 | 19.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 26 | 125 9 | 34 10 | .. | | SW — W | 2—5 | 1/2 R | 752.9 | 18.9 | 17.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 27 | 126 28 | 33 43 | .. | | NW — SSO | 0—4 | Nebel | 757.6 | 19.5 | 18.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 28 | 127 48 | 33 9 | O | 5 | NO | 0—4 | .. | 760.8 | 21.0 | 21.5 | .. | .. | 10 1/2 | 13 1/2 |
| Nagasaki | 29 | Nagasaki | | .. | | OSO | 1—5 | 2 R | 759.0 | 22.2 | 21.5 | .. | .. | 20 1/2 | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | | SW — NO | 4—0 | 24 R | 757.7 | 22.6 | 22.0 | .. | .. | .. | .. |

# Juli.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | Wind-Richtung | Wind-Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | h | h |
| Nagasaki | 1 | Nagasaki | | .. | S — NO | 1—5 | 8½ R | 752.7 | 21.4 | 20.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | NO | 0—5 | .. | 757.9 | 22.3 | 21.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | .. | .. | .. | N | 0—2 | ½ R | 759.1 | 23.2 | 22.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | Var. | 0—4 | .. | 755.3 | 23.6 | 22.5 | .. | .. | .. | .. |
| Inland-See | 5 | 129° 28′ O | 33° 7′ N | .. | SW | 0—5 | 8¾ R | 755.1 | 23.5 | 23.2 | 1 | 2 | 5 | .. |
| | 6 | Simonoseki | | .. | Var. | 2—3 | Nebel | 757.0 | 22.3 | 23.0 | .. | .. | 20 | .. |
| | 7 | 131 45 | 33 45 | .. | NW — Calm | 1—2 | .. | 759.8 | 22.0 | 23.0 | 2 | .. | 6½ | .. |
| | 8 | 133 18 | 34 12 | 5 Sm. Mitstrom | Var. | 0—3 | .. | 761.0 | 21.5 | 22.5 | 1 | .. | 14¾ | .. |
| | 9 | 134 46 | 34 33 | 2 Sm. Mitstrom | ONO | 1—2 | .. | 761.0 | 23.4 | 23.2 | 3 | .. | 13 | . |
| Kobé | 10 | Kobé | | 7 Sm. Mitstrom | Var. | 0—1 | .. | 760.0 | 25.0 | 23.0 | .. | .. | 3 | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | Var. | 0—4 | 7 R | 760.6 | 24.7 | 23.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | .. | .. | .. | SW — NW | 0—3 | .. | 765.8 | 26.9 | 24.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 13 | .. | .. | .. | NW | 0—2 | .. | 767.2 | 26.0 | 24.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | .. | 765.4 | 25.2 | 24.8 | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | Calm | .. | 2 R | 763.7 | 24.6 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | W | 0—2 | .. | 761.8 | 26.0 | 25.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | WSW | 0—1 | .. | 760.3 | 26.3 | 26.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | SW | 0—1 | ¼ R | 760.1 | 26.0 | 26.3 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | WSW | 0—1 | .. | 761.7 | 26.0 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | 1¾ R | 763.3 | 26.3 | 26.4 | .. | .. | .. | .. |
| Japan See | 21 | 135 48 | 33 24 | 12 Sm. Mitstrom | SW — SSO | 1—3 | .. | 765.2 | 27.0 | 27.0 | 1 | .. | 17 | .. |
| | 22 | 136 55 | 33 46 | SSW 6 | SW — SO | 1—3 | .. | 766.8 | 25.4 | 26.5 | 3 | .. | 1½ | 22½ |
| | 23 | 137 25 | 33 41 | SW z W 24 | SO — NO | 2—3 | ¼ R | 765.2 | 26.8 | 26.5 | 2 | 2 | .. | 24 |
| | 24 | 138 37 | 34 25 | .. | NW — SW | 1—3 | .. | 766.6 | 27.8 | 25.0 | 1 | 3 | .. | 24 |
| Yokohama | 25 | Yokohama | | 25 Sm. Mitstrom | O — SW | 0—2 | .. | 768.4 | 26.8 | 25.8 | 4 | .. | 15 | 7 |
| | 26 | .. | .. | .. | S — W | 1—4 | .. | 763.0 | 27.6 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | S | 2—5 | .. | 762.0 | 26.4 | 25.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | Var. | 0—3 | .. | 763.6 | 28.2 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 29 | .. | .. | .. | S | 0—2 | .. | 765.8 | 26.3 | 26.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 766.0 | 27.9 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 31 | .. | .. | .. | SW | 0—2 | .. | 765.1 | 28.5 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |

## August.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | Wind- Richtung | Wind- Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | h | h |
| Yokohama | 1 | Yokohama | | .. | S | 0—4 | .. | 763.4 | 26.8 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | S | 0—3 | .. | 764.1 | 27.5 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | .. | .. | .. | SSO | 0—2 | 1/4 R | 764.6 | 26.4 | 23.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | S — NO | 0—4 | 14 R | 762.6 | 26.1 | 20.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | NO | 0—3 | 17 R | 759.4 | 24.4 | 20.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | .. | .. | .. | SW | 2—5 | 4 R | 760.1 | 26.4 | 23.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 7 | .. | .. | .. | SW | 1—5 | 1 R | 760.7 | 27.0 | 23.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 8 | .. | .. | .. | S | 0—5 | .. | 763.3 | 27.5 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | .. | .. | S | 0—3 | .. | 764.6 | 27.5 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 766.3 | 27.3 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | S | 0—2 | .. | 767.0 | 28.0 | 28.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 764.9 | 27.0 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 13 | .. | .. | .. | S | 0—3 | .. | 761.8 | 27.2 | 25.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 760.3 | 27.3 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | S | 0—3 | .. | 761.6 | 27.6 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 761.4 | 27.2 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | S | 0—3 | .. | 759.3 | 26.0 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | S | 1—4 | .. | 757.4 | 28.5 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | Var. | 0—4 | .. | 757.6 | 26.6 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | SO | 1—2 | 11 R | 760.7 | 24.3 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | N | 0—2 | .. | 761.7 | 25.6 | 25.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 762.9 | 27.6 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 764.3 | 28.0 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | S | 0—2 | .. | 762.7 | 28.0 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| Stiller Ocean | 25 | 139° 44′ O | 35° 17′ N | .. | OSO | 0—3 | .. | 759.1 | 27.7 | 27.5 | .. | .. | 2 | .. |
| | 26 | 137 39 | 33 59 | W 1/2 N 6 | ONO — O | 1—5 | .. | 760.9 | 27.3 | 27.0 | 3 | 1 | 8 | 16 |
| | 27 | 137 3 | 33 58 | N 1/2 W 20 | NO — W | 0—3 | .. | 761.3 | 27.2 | 27.5 | 3 | 1 | .. | 24 |
| | 28 | 137 14 | 32 3 | SO 18 | W | 3—5 | .. | 759.6 | 28.7 | 28.1 | 1 | .. | .. | 24 |
| | 29 | 137 18 | 32 33 | OSO 36 | W | 1—4 | .. | 759.8 | 29.3 | 28.8 | .. | .. | .. | 24 |
| | 30 | 135 49 | 33 19 | O z S — 55 | WSW | 2—5 | .. | 758.7 | 28.9 | 28.2 | .. | 2 | 22 1/2 | 1 1/2 |
| Kobé | 31 | .. | .. | 30 Sm. Gegenstr. | WSW | 1—4 | .. | 758.1 | 28.0 | 27.8 | 1 | 2 | 18 1/2 | .. |

# September.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | Wind- Richtung | Wind- Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe unter Dampf | Gesichtete Schiffe unter Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | h | h |
| Kobé | 1 | Kobé | | .. | WSW — NO | 1—2 | 8½ R | 759.8 | 26.7 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| Inland-See | 2 | 134° 30′ O | 34° 26′ N | 4 Sm. Gegenstrom | Var. | 0—2 | .. | 761.3 | 26.5 | 26.5 | 2 | 2 | 7 | .. |
| | 3 | 132 54 | 34 10 | 8 Sm. Mitstrom | Var. | 0—2 | .. | 760.1 | 28.0 | 26.5 | 3 | .. | 13 | .. |
| | 4 | 130 23 | 34 3 | 2 Sm. Mitstrom | Var. | 0—3 | 1 R | 760.2 | 26.5 | 27.0 | 4 | .. | 21 | 3 |
| Stiller Ocean | 5 | 127 28 | 32 31 | .. | NO | 3—8 | 3 R | 756.1 | 27.4 | 27.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 6 | 126 2 | 30 57 | NW ½ N 29 | NNO — WSW | 7—11 | 17 R | 741.9 | 27.0 | 28.0 | .. | .. | 18 | 6 |
| | 7 | 125 28 | 31 8 | S ¾ W 26 | SW | 6—2 | .. | 757.3 | 26.3 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 |
| | 8 | 124 38 | 31 2 | NW 14 | S — SSW | 0—2 | ½ R | 758.6 | 26.0 | 26.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 9 | 123 42 | 30 5 | W z S ½ S 8 | SO — SSO | 1—3 | .. | 757.9 | 27.0 | 26.5 | .. | 1 | .. | 24 |
| | 10 | 122 49 | 29 16 | NW 9 | OSO | 0—5 | 4 R | 757.0 | 26.4 | 28.0 | .. | 1 | 4 | 20 |
| | 11 | 121 17 | 27 15 | SW 20 | Var. | 0—3 | 3 R | 758.5 | 27.0 | 26.5 | 1 | 1 | 21 | 3 |
| | 12 | 120 12 | 25 57 | NO 14 | S — SO | 1—7 | 4½ R | 757.8 | 27.4 | 27.0 | 6 | 1 | 21 | 3 |
| | 13 | Matsou | | .. | SW — SSO | 4—8 | 6 R | 756.0 | 26.2 | 25.5 | .. | .. | 3 | .. |
| | 14 | 119 16 | 25 57 | .. | SW — N | 1—7 | 13 R | 757.7 | 24.3 | 24.0 | .. | .. | ½ | 2½ |
| | 15 | 118 14 | 23 58 | .. | N — NNO | 3—7 | .. | 762.2 | 23.2 | 25.5 | 6 | 2 | .. | 24 |
| | 16 | 116 3 | 22 40 | SW 21 | NO | 3—4 | .. | 761.6 | 25.5 | 24.5 | 6 | .. | .. | 24 |
| Hongkong | 17 | Hongkong | | .. | NO | 3—6 | 4 R | 760.6 | 25.1 | 24.8 | 1 | 2 | 3 | 19 |
| | 18 | .. | .. | .. | SO — NO | 0—3 | 2 R | 760.5 | 26.6 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | N — S | 0—2 | 1 R | 760.6 | 27.1 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 760.4 | 27.0 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 761.3 | 28.7 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 762.7 | 28.5 | 27.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | .. | 760.5 | 28.0 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | Calm | .. | ½ R | 760.2 | 28.1 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | .. | 759.8 | 28.2 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | W | 0—2 | .. | 760.6 | 29.0 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | S — NO | 0—2 | 3 R | 761.8 | 26.0 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | O | 0—2 | .. | 762.8 | 25.8 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 29 | .. | .. | .. | S — NO | 0—2 | ½ R | 763.3 | 25.8 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | Var. | 0—4 | 1 R | 763.3 | 26.5 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |

# October.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | Wind-Richtung | Wind-Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | h | h |
| Hongkong | 1 | Hongkong | | .. | NO | 0—3 | .. | 763.3 | 27.0 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | SO — NO | 0—2 | ½ R | 763.2 | 26.9 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | .. | .. | .. | SO — NO | 0—2 | .. | 762.5 | 27.2 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | SO — O | 0—2 | .. | 761.9 | 28.0 | 29.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 760.2 | 27.7 | 28.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | .. | .. | .. | Calm | .. | 1 R | 761.0 | 28.3 | 28.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 7 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 762.1 | 27.2 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 8 | .. | .. | .. | NO | 0—2 | 7 R | 762.8 | 25.5 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | 9 R | 763.1 | 22.5 | 25.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | .. | .. | NNO | 1—4 | .. | 763.0 | 25.6 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | SO — ONO | 2—5 | .. | 763.1 | 25.8 | 27.3 | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | .. | .. | .. | O — ONO | 0—3 | .. | 762.1 | 25.9 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 13 | .. | .. | .. | ONO | 0—3 | 2 R | 761.2 | 26.1 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 760.3 | 26.4 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | O — N | 0—3 | .. | 761.1 | 27.6 | 28.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | NO — SO | 1—3 | .. | 762.9 | 26.0 | 28.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | O — N | 0—3 | .. | 763.5 | 26.0 | 27.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | N — O | 0—2 | .. | 764.3 | 25.1 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | O — NO | 0—1 | 1 R | 763.7 | 25.1 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | Var. | 0—2 | .. | 764.0 | 26.5 | 27.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | NO — O | 0—3 | .. | 763.0 | 25.7 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | NO — O | 0—2 | ½ R | 762.7 | 25.5 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | NO — O | 0—2 | .. | 762.4 | 25.0 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | O — N | 1—2 | .. | 761.9 | 22.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | Var. | 0—3 | .. | 762.4 | 23.2 | 25.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 763.3 | 23.6 | 26.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | O — NO | 0—4 | .. | 763.7 | 24.0 | 26.5 | .. | .. | .. | .. |
| China-See | 28 | 113° 14′ O | 20° 19′ N | SW z S 11 | NO — OSO | 2—6 | . | 762.8 | 25.5 | 27.0 | .. | .. | 6 | 13 |
| | 29 | 110 33 | 17 38 | SW 50 | NO — O | 3—6 | 4½ R | 760.9 | 25.0 | 27.0 | 1 | .. | .. | 24 |
| | 30 | 110 4 | 15 38 | SW 24 | O — SO | 1—7 | 5 R | 759.3 | 25.8 | 27.3 | .. | .. | .. | 24 |
| | 31 | 109 32 | 12 5 | S ½ W 52 | O — SW | 2—0 | ½ R | 759.5 | 27.3 | 28.0 | 1 | .. | 23 | 1 |

# November.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | Wind-Richtung | Wind-Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Dampf | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | h | h |
| | 1 | 108° 3′ O | 8° 52′ N | SSW 55 | O | 0—3 | .. | 759.5 | 28.3 | 29.0 | .. | .. | 21 | 3 |
| China-See | 2 | 106 57 | 7 10 | SW z W 1/2 W 27 | ONO | 2—3 | .. | 759.1 | 28.5 | 29.4 | .. | .. | .. | 24 |
| | 3 | 105 57 | 5 29 | WSW 31 | NO | 0—3 | .. | 759.0 | 29.3 | 30.3 | .. | .. | .. | 24 |
| | 4 | 104 50 | 2 29 | SW z S 1/2 S 34 | Var. | 0—1 | 1/2 R | 759.8 | 29.0 | 30.5 | 3 | .. | 24 | .. |
| | 5 | Singapore | | SSW 14 | Var. | 0—1 | .. | 759.7 | 29.1 | 30.5 | 2 | .. | 20 | .. |
| | 6 | .. | .. | .. | O | 0—3 | 3 1/2 R | 759.0 | 27.7 | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 7 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | 1 R | 759.7 | 28.6 | .. | .. | .. | .. | .. |
| Singapore | 8 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | 3/4 R | 759.0 | 28.0 | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | .. | .. | NO — SW | 0—2 | .. | 759.3 | 27.6 | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | .. | .. | N — SW | 0—3 | .. | 759.5 | 29.0 | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | NO — S | 0—2 | .. | 759.3 | 30.0 | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | 103 35 | 1 12 | 4 Sm. Gegenstrom | NO — W | 0—2 | .. | 759.1 | 28.1 | 29.5 | .. | .. | 4 | .. |
| | 13 | Malacca | | 16 Sm. Gegenstrom | ONO — W | 0—1 | 1/2 R | 759.6 | 28.8 | 30.3 | 8 | .. | 15 | .. |
| | 14 | 101 41 | 2 25.7 | O z S 8 | NO — NW | 1—4 | 2 R | 759.0 | 27.8 | 31.4 | 2 | 1 | 6 | .. |
| | 15 | 99 10 | 3 50.6 | N z W 21 | N — NW | 0—3 | 1 1/2 R | 758.6 | 28.5 | 30.2 | 3 | .. | 24 | .. |
| Straße von Malacca | 16 | Dehli | | NO 3 | Var. | 0—3 | 7 1/2 R | 759.0 | 28.1 | 29.5 | .. | .. | 4 | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | W | 1—3 | 1 1/4 R | 759.1 | 27.5 | 30.0 | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | NW — W | 0—3 | 3/4 R | 758.5 | 26.9 | 28.9 | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | Penang | | .. | NO | 0—2 | 1/2 R | 758.7 | 28.3 | 29.0 | 2 | 1 | 21 | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | Var. | 0—1 | 6 R | 759.1 | 26.6 | 29.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | 98 24 | 7 8 | NO 5 | NNW | 1—3 | 1/4 R | 759.3 | 29.1 | 29.6 | 2 | .. | 20 | .. |
| | 22 | 97 27 | 9 39 | N z O 1/4 O 5 | N | 0—2 | 1/4 R | 760.3 | 27.9 | 29.4 | 1 | .. | 23 | 1 |
| Indischer Ocean | 23 | 97 27 | 12 35 | NO 1/4 N 17 | SW | 0—4 | 4 1/2 R | 759.3 | 25.9 | 28.8 | .. | .. | 22 1/4 | 1 3/4 |
| | 24 | 97 29 | 15 20 | W z N 12 | Var. | 0—5 | 4 R | 760.8 | 27.5 | 29.0 | .. | .. | 24 | .. |
| | 25 | 96 17 | 16 14 | NW 3/4 N 20 | SW | 0—3 | 1/2 R | 760.2 | 26.3 | 29.5 | .. | .. | 14 3/4 | 5 |
| | 26 | Rangoon | | .. | NO | 0—1 | .. | 761.5 | 25.6 | 28.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | NO | 0—1 | .. | 762.2 | 27.3 | 28.8 | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | NO | 0—2 | 1/2 R | 762.3 | 26.8 | 29.2 | .. | .. | .. | .. |
| Rangoon | 29 | .. | .. | .. | Var | 0—1 | .. | 763.0 | 26.3 | 28.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | NO | 0—1 | .. | 762.6 | 27.3 | 28.0 | .. | .. | .. | .. |

# December.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | Missgissung in Seemeilen | Wind-Richtung | Wind-Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Thermometer Mittel | Temperatur des Wassers | Gesichtete Schiffe Damp | Gesichtete Schiffe Segel | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | h | h |
| | 1 | Rangoon | | .. | NO | 0—2 | .. | 761.6 | 27.0 | 27.8 | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | NO | 0—2 | 5 R | 761.0 | 27.2 | 27.7 | .. | .. | .. | .. |
| Rangoon | 3 | .. | .. | .. | NO | 0—3 | .. | 761.5 | 25.7 | 27.9 | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | N | 0—2 | .. | 761.9 | 24.0 | 25.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | N | 0—3 | .. | 761.6 | 25.8 | 25.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | 97° 25' O | 15° 54' N | SW 1/2 W 21 | ONO | 0—3 | .. | 761,7 | 28.1 | 25.5 | .. | 1 | 16 | .. |
| | 7 | Moulmein | | .. | NO | 0—2 | .. | 761.3 | 26.3 | 25.3 | .. | .. | 5 1/2 | .. |
| Moulmein | 8 | .. | .. | .. | Calm | .. | .. | 759.6 | 26.3 | 25.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 9 | .. | .. | .. | N | 0—1 | 1 1/2 R | 759.6 | 25.0 | 25.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 10 | .. | .. | .. | NNO | 0—2 | .. | 761.1 | 27.0 | 25.4 | .. | .. | .. | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | N | 0—1 | .. | 759.0 | 24.3 | 25.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | 97 29 | 15 55 | .. | NO | 0—1 | .. | 759.0 | 26.1 | 27.4 | .. | .. | 4 | 1 1/2 |
| | 13 | 97 24 | 14 31 | .. | O | 2—5 | .. | 759.8 | 28.3 | 28.5 | 2 | .. | .. | 24 |
| Golf von Martaban | 14 | 97 28 | 13 6 | SW z W 1/4 W 7 | O | 1—4 | .. | 759.4 | 28.0 | 28.4 | 1 | .. | .. | 24 |
| | 15 | 97 20 | 11 45 | W 11 | NO | 0—3 | .. | 759.4 | 28.1 | 28.6 | .. | .. | .. | 24 |
| | 16 | 97 48 | 9 29 | W z S 17 | ONO | 1—5 | .. | 758.9 | 27.6 | 28.4 | .. | .. | .. | 24 |
| | 17 | 98 12 | 8 0.5 | NW 1/2 W 13 | ONO | 1—4 | 1/4 R | 758.2 | 28.4 | 28.5 | .. | .. | .. | 24 |
| | 18 | Salanga | | .. | ONO | 1—4 | 1/2 R | 758.4 | 27.8 | 29.0 | 1 | 1 | 3 3/4 | 1 3/4 |
| | 19 | 98 52 | 7 29 | .. | ONO — N | 0—5 | .. | 759.6 | 27.9 | 28.3 | .. | .. | 3/4 | 4 2/4 |
| | 20 | Lancava | | .. | NO | 1—5 | 1/2 R | 760.0 | 28.4 | 28.7 | .. | .. | 3 1/2 | 19 1/2 |
| | 21 | 99 55.5 | 5 59 | .. | NO | 0—2 | .. | 760.0 | 28.3 | 28.4 | .. | 1 | 1/2 | 4 |
| | 22 | Quedah | | .. | N | 0—3 | .. | 759.1 | 28.5 | 27.6 | .. | .. | 2 1/2 | 3 |
| | 23 | 100 12 | 5 58 | .. | N | 0—2 | .. | 758.7 | 26.7 | 28.7 | 1 | 2 | .. | 5 1/2 |
| | 24 | Penang | | .. | Var. | 0—4 | 3 R | 759.5 | 26.1 | 29.0 | 1 | .. | 1 1/2 | 12 |
| | 25 | .. | .. | .. | SO | 0—2 | 1/2 R | 759.7 | 27.5 | 28.8 | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | N | 0—2 | .. | 760.7 | 28.6 | 28.9 | .. | .. | .. | .. |
| Penang | 27 | .. | .. | .. | NW | 0—2 | .. | 760.7 | 27.8 | 29.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | N | 0—2 | .. | 760.6 | 26.5 | 28.5 | .. | .. | .. | .. |
| | 29 | .. | .. | .. | N | 0—3 | .. | 760.5 | 27.3 | 29.2 | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | Var. | 0 – 2 | 1 R | 760.6 | 27.8 | 28.7 | .. | .. | .. | .. |
| | 31 | 97 55 | 5 33 | SW 1/2 S 2 | NO | 1—5 | .. | 760.6 | 28.5 | 28.5 | .. | .. | 2 | 19 |

**Tabelle II b.**

## Navigatorische und meteorologische

**Januar.**

| Ort | Datum | Schiffsort: Länge | Schiffsort: Breite | General-Curs | General-Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Acheen | 1 | 96° 0′ O | 5° 34′ N | W 1/2 N | 115 | 115 | .. | W z N 1/2 N 21 |
| | 2 | Acheen | | .. | 43 | 43 | .. | .. |
| | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Ind. Ocean | 5 | 95 4 | 5 24 | .. | 21 | 21 | .. | .. |
| | 6 | 94 50 | 5 21 | W 3/4 S | 16 | 16 | .. | NW 3/4 W 26 |
| | 7 | 95 53 | 3 34 | SO 3/4 S | 124 | 124 | 124 | NW 3/4 N 21 |
| | 8 | 96 56 | 2 11 | SO 3/4 S | 105 | 105 | 102 | N z W 1/4 W 23 |
| | 9 | 97 34 | 1 25 | SO 1/4 S | 62 | 62 | 59 | WNW 14 |
| | 10 | Gounong Sitolie (Nias) | | .. | 6 | 6 | 6 | .. |
| | 11 | 98 6 | 0 57 N | O 1/4 S<br>SO 1/4 O | 7<br>30 | 37 | 37 | .. |
| | 12 | 98 58 | 0 44 S | .. | 140 | 140 | 140 | O z S 1/4 S 33 |
| Padang | 13 | Padang | | .. | 82 | 82 | 77 | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | 100 18 | 1 33 | SW 1/4 W<br>S z O 1/2 O | 13<br>26 | 39 | 39 | SW z S 3 |
| | 23 | 101 46 | 3 44 | SO z S 1/2 S<br>SO 3/4 S | 79<br>81 | 160 | 160 | S |
| Bencoelen | 24 | Bencoelen | | .. | 30 | 30 | 30 | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Ind. Ocean | 27 | 102 9 | 4 1 | .. | 23 | 23 | 23 | .. |
| | 28 | 102 52 | 5 13 | SO z S 1/4 S | 85 | 66 | 26 | SO 1/4 O 21 |
| | 29 | 103 42 | 5 36 | SO z O 3/4 O | 56 | 56 | .. | O z S 1/2 S 23 |
| | 30 | 104 12 | 6 1 | SO 1/2 O | 39 | 39 | .. | .. |
| | 31 | 106 23 | 5 53 | .. | 142 | 115 | 22 | .. |

## Daten für das Jahr 1886.

### Januar.

| Windrichtung und Stärke | | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| O | 1—4 | 1 R | 760.3 | 761.9 | 759.5 | 27.2 | 27.7 | 31.0 | 25.7 | .. | .. | .. | 24 | |
| SO | 0—3 | .. | 759.5 | 760.7 | 758.5 | 27.5 | 26.3 | 29.0 | 24.0 | .. | .. | .. | 6½ | 6½ h p. eingelaufen. |
| O | 0—3 | 2 R | 759.6 | 760.9 | 758.5 | 27.0 | 27.0 | 30.7 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| O | 0—3 | .. | 759.3 | 761.8 | 758.8 | 27.0 | 26.8 | 30.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| O | 1—3 | 1¼ R | 761.0 | 763.0 | 760.3 | 28.2 | 25.8 | 29.0 | 24.5 | .. | .. | .. | 5½ | 6½ h a. ausgelaufen. |
| SO | 0—3 | .. | 760.9 | 764.0 | 760.0 | 28.4 | 28.8 | 31.2 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| SO | 0—2 | 2 R | 760.3 | 761.6 | 758.9 | 28.6 | 27.6 | 29.6 | 26.5 | .. | .. | 21¼ | 2¾ | |
| SO | 1—3 | .. | 760.1 | 760.9 | 758.8 | 28.6 | 27.5 | 28.2 | 26.8 | .. | .. | 22 | 2 | 10 h a. Maschine halt. |
| SW | 0—1 | 3½ R | 759.9 | 760.8 | 758.7 | 28.3 | 28.4 | 31.0 | 26.0 | .. | .. | 12 | 12 | 12 h p. in Bewegung gesetzt. |
| SO | 0—1 | 1½ R | 759.6 | 760.7 | 758.6 | 29.3 | 28.0 | 34.0 | 24.8 | .. | .. | 2 | .. | 3 h p. in Sitolie geank. |
| Calm | | 1¼ R | 758.9 | 759.7 | 757.8 | 28.7 | 27.5 | 31.3 | 25.0 | .. | .. | 6½ | .. | 5¾ h a. ausgelaufen. 9 h p. Linie passirt. |
| S | 0—3 | 5¾ R | 759.2 | 760.3 | 757.8 | 28.5 | 26.8 | 29.5 | 25.0 | .. | .. | 24 | .. | 2½ h a. Feuer von Po. Badjo in Sicht. |
| Var. | 0—2 | 2¼ R | 759.2 | 760.5 | 758.6 | 27.9 | 28.0 | 30.5 | 26.5 | .. | .. | 17 | 3 | 11 h 50 m Masch. in Gang. 3 h a. Feuer v. Padang in Sicht. |
| Calm | | .. | 759.0 | 760.2 | 757.6 | 29.4 | 28.9 | 31.0 | 27.2 | .. | .. | .. | .. | 8½ h a. geankert. |
| SO | 0—2 | .. | 758.3 | 759.3 | 757.1 | 29.2 | 29.5 | 32.7 | 27.0 | .. | .. | .. | .. | |
| S | 0—2 | 2½ R | 757.7 | 758.5 | 756.3 | 29.0 | 28.6 | 30.6 | 26.8 | .. | .. | .. | .. | |
| SW | 1—2 | 11 R | 757.8 | 759.5 | 756.5 | 28.8 | 26.2 | 28.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| Var. | 0—2 | ¾ R | 759.5 | 760.6 | 758.4 | 29.5 | 27.3 | 31.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | | 4 R | 758.4 | 759.0 | 757.4 | 29.3 | 28.2 | 31.5 | 26.2 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | | 8 R | 758.5 | 759.3 | 756.8 | 29.4 | 27.1 | 30.0 | 25.2 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | | .. | 757.9 | 758.8 | 757.0 | 29.8 | 28.1 | 30.2 | 26.2 | .. | .. | .. | .. | |
| S | 0—3 | 5 R | 758.3 | 759.1 | 757.5 | 28.7 | 27.3 | 29.0 | 24.7 | .. | .. | 6¼ | .. | 5½ h a. ausgelaufen. |
| Var. | 0—2 | 1¾ R | 757.9 | 759.3 | 756.8 | 28.8 | 28.2 | 30.6 | 27.0 | .. | .. | 24 | .. | |
| Var. | 0—2 | 2½ R | 757.2 | 758.4 | 755.5 | 30.2 | 26.8 | 30.5 | 23.8 | .. | .. | 4 | .. | 1½ h p. Feuer v. Bencoelen in Sicht. |
| NW | 0—1 | 4 R | 757.7 | 759.4 | 756.2 | 30.8 | 26.9 | 30.0 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | 4 h p. geankert. |
| Var. | 0—2 | 1 R | 757.5 | 759.1 | 756.3 | 30.7 | 28.3 | 31.5 | 26.1 | .. | .. | .. | .. | |
| N | 0—2 | 2 R | 757.3 | 758.5 | 756.7 | 29.8 | 27.8 | 30.3 | 25.5 | .. | .. | 3½ | .. | 8½ h a. ausgelaufen. |
| W | 0—3 | 10½ R | 757.3 | 758.2 | 756.1 | 28.4 | 26.9 | 29.4 | 24.7 | .. | .. | 4¾ | 19¼ | 5¾ h p. Maschine halt. |
| W | 0—3 | 7½ R | 757.9 | 759.3 | 756.3 | 29.0 | 26.5 | 28.8 | 24.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| SO | 0—2 | 4¼ R | 758.7 | 759.0 | 757.0 | 28.[illegible] | 26.8 | 29.0 | 23.7 | 1 | .. | .. | 24 | |
| SW | 2—6 | 7½ R | 757.3 | 757.9 | 756.[illegible] | 27.7 | 26.6 | 28.5 | 24.4 | 1 | 1 | 3 | 21 | |

## Februar.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General-Curs | General-Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Batavia | 1 | Batavia | | .. | 29 | 29 | 29 | .. | |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 5 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Java-See | 6 | 108° 52′ O | 6° 5′ S | .. | 138 | 112 | 20 | O $^{1}/_{2}$ N | 3 |
| | 7 | 111 15 | 6 18 | O $^{5}/_{8}$ S | 142 | 124 | .. | O $^{1}/_{2}$ S | 1 |
| | 8 | 112 40 | 7 21 | .. | 125 | 125 | 23 | .. | |
| Soerabaya | 9 | Soerabaya | | .. | 4 | 4 | 4 | .. | |
| | 10 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 11 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 13 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Java-See | 17 | 113 2 | 7 26 | .. | 24 | 24 | 21 | .. | |
| | 18 | 114 25 | 7 37 | O $^{3}/_{4}$ S | 84 | 84 | 34 | O $^{7}/_{8}$ N | [illegible] |
| | 19 | Boeleleng | | .. | 47 | 47 | 47 | .. | |
| | 20 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 21 | 116 6 | 8 31 | .. | 78 | 78 | {10 / 58} | NO z O $^{3}/_{4}$ | |
| | 22 | Ampanam | | .. | 3 | 3 | 3 | .. | |
| Macassar | 23 | 116 49 | 7 8 | .. | 106.5 | 106.5 | 56 | O z N | [illegible] |
| | 24 | 117 20 | 6 49 | NO z O $^{1}/_{2}$ O | 36 | 36 | .. | O $^{1}/_{2}$ N | [illegible] |
| | 25 | 119 20 | 5 40 | NO z O $^{1}/_{4}$ O | 131 | 131 | 131 | O z N | [illegible] |
| | 26 | Macassar | | .. | 33 | 33 | 33 | .. | |
| | 27 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 28 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |

## Februar.

| Windrichtung und Stärke | | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SW | 0—4 | 3 1/2 R | 758.4 | 759.1 | 755.6 | 28.0 | 25.8 | 27.5 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 0—3 | .. | 758.2 | 759.4 | 756.9 | 28.3 | 27.4 | 29.3 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| NW | 0—2 | 2 R | 758.9 | 761.0 | 757.4 | 28.4 | 27.4 | 29.4 | 24.8 | .. | .. | .. | .. | |
| SW | 0—2 | .. | 759.7 | 761.0 | 758.1 | 28.2 | 27.7 | 28.8 | 26.3 | .. | .. | .. | .. | |
| SW | 0—3 | .. | 758.7 | 759.9 | 758.2 | 28.2 | 27.5 | 29.2 | 26.0 | .. | .. | .. | .. | |
| NW | 2—4 | 1 R | 759.3 | 760.8 | 757.5 | 27.7 | 28.0 | 28.8 | 27.7 | .. | .. | 3 | 19 | 2 h p. ausgel. 2 1/2 h a. m. F. v. Rakit in Sicht. |
| W | 2—4 | .. | 758.8 | 759.9 | 757.9 | 27.5 | 28.7 | 29.1 | 28.0 | .. | .. | .. | 24 | 8 1/2 h a. Mandelike-Insel in Sicht. |
| NW | 1—3 | 1/2 R | 758.7 | 760.5 | 757.9 | 28.0 | 26.4 | 28.5 | 20.7 | .. | .. | 4 1/4 | 19 3/4 | 7 h 50 a. in Bewegung. |
| NW | 1—3 | 1/4 R | 760.8 | 761.8 | 759.1 | 28.5 | 26.5 | 29.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | 12 3/4 h geankert. |
| W | 0—3 | .. | 760.8 | 761.8 | 759.1 | 28.4 | 26.5 | 29.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 0—2 | 1 1/4 R | 759.5 | 760.1 | 758.5 | 28.2 | 26.2 | 29.0 | 25.2 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 1—2 | 1 1/2 R | 759.4 | 761.1 | 758.4 | 28.0 | 26.7 | 29.4 | 25.6 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 1—4 | 1/2 R | 759.1 | 760.1 | 758.0 | 28.0 | 26.6 | 29.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 0—3 | 2 R | 759.1 | 759.9 | 758.3 | 28.0 | 26.3 | 29.0 | 24.8 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 0—3 | 1/4 R | 758.8 | 759.6 | 757.9 | 28.3 | 26.6 | 28.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 0—2 | 3 1/2 R | 758.4 | 759.1 | 757.9 | 27.9 | 26.3 | 29.0 | 24.0 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 1—2 | 7 R | 759.4 | 760.7 | 757.3 | 27.6 | 25.2 | 29.7 | 20.0 | .. | 1 | 3 1/4 | 1/2 | 8 1/4 h a. ausgelaufen. |
| SW | 2—3 | 4 3/4 R | 760.1 | 761.4 | 759.1 | 27.8 | 26.9 | 30.4 | 25.0 | .. | 3 | 5 1/2 | 18 1/2 | 7 h a. Ball in Sicht. 10 h a. Feuer von Kuranguas in Sicht. |
| Var. | 0—1 | 3/4 R | 760.8 | 762.6 | 759.1 | 29.8 | 27.4 | 31.7 | 24.0 | .. | .. | 8 1/2 | .. | 8 1/2 h p. geankert. |
| N | 0—2 | 6 R | 760.3 | 761.4 | 759.1 | 30.0 | 25.4 | 27.0 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| W | 0—2 | .. | 761.0 | 761.5 | 759.5 | 29.2 | 26.8 | 30.8 | 26.1 | .. | .. | 10 3/4 | 8 | |
| NO | 1—2 | .. | 760.4 | 761.1 | 759.5 | 31.5 | 27.5 | 30.6 | 25.0 | .. | .. | 3/4 | .. | |
| NW | 1—4 | 1/4 R | 761.0 | 762.3 | 759.6 | 29.4 | 27.7 | 29.5 | 26.4 | .. | .. | 8 3/4 | 10 | |
| WNW | 0—2 | .. | 761.6 | 762.4 | 760.5 | 28.8 | 28.4 | 30.9 | 26.6 | .. | .. | .. | 24 | |
| N | 0—2 | 3/4 R | 761.3 | 761.9 | 760.4 | 29.5 | 28.8 | 31.2 | 27.2 | 1 | .. | 22 3/4 | 1 1/4 | |
| Var. | 0—1 | .. | 761.3 | 762.6 | 760.5 | 30.2 | 27.7 | 30.1 | 25.2 | .. | .. | 6 1/4 | .. | |
| SO | 0—1 | 1/4 R | 761.4 | 762.1 | 760.4 | 31.5 | 29.2 | 31.0 | 28.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SO | 0—2 | .. | 760.0 | 761.1 | 758.5 | 31.0 | 28.5 | 32.1 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |

## März.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General-Curs | Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Macassar | 1 | Macassar | | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | 119° 20′ O | 5° 18′ S | .. | 11 | 11 | 11 | .. |
| Molukken-See | 4 | 120 21 | 5 47 | .. | 83 | 70 | 26 | ONO 21 |
| | 5 | 120 50 | 5 41 | .. | 31 | 25 | .. | O 1/2 S 7 |
| | 6 | 122 29 | 5 48 | Ost | 99.5 | 92 | 90.5 | O 1/2 S 12 |
| | 7 | 123 52 | 4 45 | .. | 107 | 125 | 92 | S 3/4 W 16 |
| | 8 | 124 37 | 4 30 | O z N 3/4 N | 49 | 61 | .. | SO 3/4 S 19 |
| | 9 | 124 14 | 2 45 | N z W 1/2 W | 108 | 108 | 108 | W 3/4 S 10 |
| | 10 | 124 7 | 1 52 | N z W | 53 | 69 | 53 | O z S 8 |
| | 11 | 124 26 | 0 6 | .. | 107 | 116 | 107 | W z S 3/4 S 9 |
| | 12 | 125 4 | 0 19 N | .. | 91.5 | 104 | 91.5 | W z N 5 |
| Kema | 13 | Kema | | .. | 3 | 3 | 3 | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Sulu-See | 17 | 124 52 | 2 57 | .. | 109 | 106 | 105 | NW z N [illegible] |
| | 18 | 123 55 | 4 28 | NW z N 1/4 N | 108 | 108 | 13 | W z S [illegible] |
| | 19 | 124 2 | 5 27 | N 3/4 O | 59 | 59 | .. | SO z O 1/4 O 15 |
| | 20 | 124 8 | 5 57 | N z O | 30.5 | 38 | .. | O 1/2 N 31 |
| | 21 | 123 53 | 6 13 | NW 1/4 N | 22 | 29 | .. | NW 1/4 W 9 |
| | 22 | Zamboanga | | .. | 109 | 109 | 109 | .. |
| China-See | 23 | 121 53 | 7 19 | .. | 34 | 34 | 34 | .. |
| | 24 | 121 48 | 7 37 | N z W 1/2 W | 19.5 | 22 | .. | ONO 2 |
| | 25 | 121 28 | 8 29 | NNW | 56 | 70 | .. | NO z N 10 |
| | 26 | 120 59 | 8 52 | NW z W | 36 | 40 | 21 | W z S 3/4 S 21 |
| | 27 | 120 27 | 10 44 | .. | 115.5 | 124 | 115.5 | N z W 1/4 W 6 |
| | 28 | 120 31 | 12 15 | .. | 94 | 95 | 79 | W z N 13 |
| | 29 | Paluan | | .. | 77 | 79 | 77 | .. |
| | 30 | 120 45 | 14 31 | .. | 104 | 104 | 104 | NW 1/2 N 10 |
| | 31 | Manila | | .. | 11 | 11 | 11 | .. |

## März.

| Windrichtung und Stärke | | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SW | 0—1 | .. | 760.1 | 760.9 | 759.1 | 30.8 | 27.8 | 33.6 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SW | 0—2 | $7\frac{3}{4}$ R | 761.0 | 762.9 | 759.8 | 31.0 | 26.8 | 32.0 | 24.8 | .. | .. | .. | .. | |
| SO | 0—1 | .. | 760.9 | 761.9 | 759.7 | 30.6 | 27.5 | 30.4 | 26.0 | .. | .. | 2 | .. | $10\frac{1}{4}$ h a. ausgelaufen. |
| W | 0—3 | $6\frac{1}{4}$ R | 760.7 | 761.9 | 760.3 | 30.2 | 27.6 | 31.3 | 24.8 | .. | .. | $4\frac{1}{4}$ | $19\frac{3}{4}$ | $2\frac{1}{4}$ h p. alle Segel bei. $4\frac{1}{4}$ h p. Maschine ab |
| SW | 1—2 | $\frac{1}{4}$ R | 759.6 | 760.8 | 758.5 | 30.2 | 25.7 | 27.8 | 20.4 | 1 | .. | .. | 24 | |
| ONO | 0—2 | .. | 760.1 | 760.9 | 759.3 | 29.5 | 29.0 | 35.0 | 27.0 | .. | .. | $14\frac{3}{4}$ | $9\frac{1}{4}$ | $9\frac{1}{4}$ h p. Maschine in Bewegung |
| NO | 0—1 | $\frac{1}{4}$ R | 760.3 | 761.4 | 759.5 | 29.7 | 28.0 | 30.1 | 27.0 | .. | .. | $19\frac{1}{4}$ | $4\frac{3}{4}$ | 12 h Segel bei $2\frac{1}{4}$ h Seg. fest. $6\frac{1}{4}$ h Segel bei. $7\frac{1}{4}$ h Maschine halt. |
| Var. | 0—5 | $3\frac{3}{4}$ R | 760.0 | 761.3 | 759.1 | 30.3 | 26.9 | 29.0 | 25.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| N | 1—3 | $1\frac{1}{4}$ R | 761.2 | 762.4 | 759.5 | 30.2 | 28.4 | 29.6 | 27.0 | .. | .. | 24 | .. | $12\frac{1}{2}$ h p. Maschine im Gang. |
| NW | 0—4 | $1\frac{1}{2}$ R | 761.2 | 761.9 | 760.4 | 30.0 | 26.9 | 28.0 | 26.4 | .. | .. | 13 | 11 | $6\frac{1}{4}$ h p. Maschine halt. $5\frac{1}{2}$ h a. Maschine in Bewegung |
| NNO | 0—4 | $1\frac{1}{4}$ R | 761.5 | 762.9 | 759.9 | 29.6 | 28.0 | 31.0 | 25.8 | .. | .. | 24 | .. | |
| NO | 0—5 | $8\frac{1}{4}$ R | 761.8 | 762.6 | 760.9 | 29.6 | 26.5 | 30.5 | 25.0 | .. | .. | 24 | .. | $1\frac{1}{2}$ h p. Linie passirt. (124° 16' O.) |
| N | 0—1 | .. | 761.6 | 762.2 | 760.4 | 30.1 | 26.9 | 30.4 | 23.5 | .. | .. | $\frac{1}{2}$ | .. | $\frac{1}{2}$ h p. geankert |
| N | 0—5 | 2 R | 760.4 | 761.4 | 759.2 | 30.3 | 26.7 | 29.0 | 24.6 | .. | .. | .. | .. | |
| N | 0—4 | $\frac{1}{2}$ R | 759.5 | 761.1 | 758.4 | 29.9 | 27.5 | 29.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| N | 0—2 | .. | 759.4 | 760.4 | 758.3 | 30.0 | 27.2 | 29.6 | 24.8 | .. | .. | .. | .. | 11 h. 50 a. ausgelaufen. |
| NNO | 0—4 | .. | 759.8 | 761.5 | 758.2 | 29.5 | 28.0 | 29.0 | 26.5 | .. | .. | 21 | 3 | $12\frac{1}{4}$ h p. Maschine halt. 4 h a. Segel fest. Maschine im Gang. |
| NO | 2—4 | .. | 760.4 | 762.0 | 759.3 | 29.0 | 27.3 | 29.0 | 26.5 | .. | .. | 3 | 21 | 3 h p. Maschine halt. Segel bei |
| Var. | 1—3 | 2 R | 761.1 | 761.9 | 760.4 | 28.5 | 27.4 | 28.8 | 25.6 | .. | .. | .. | 24 | |
| Var. | 0—2 | .. | 760.3 | 761.3 | 759.1 | 28.7 | 28.0 | 29.0 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| W | 0—3 | .. | 759.0 | 759.9 | 758.4 | 28.2 | 28.1 | 30.0 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | $6\frac{3}{4}$ h a. ausgelaufen. |
| W | 0—3 | .. | 758.9 | 760.2 | 758.1 | 28.2 | 29.3 | 33.1 | 26.7 | .. | .. | $20\frac{1}{2}$ | .. | $11\frac{1}{2}$ h a. Masch. halt. $8\frac{1}{2}$ h a. geankert. |
| NW | 0—1 | .. | 759.3 | 760.6 | 758.5 | 28.0 | 27.4 | 30.0 | 23.7 | .. | .. | $4\frac{3}{4}$ | $\frac{1}{2}$ | $1\frac{1}{2}$ h a. Brasilian-Insel in Sicht. |
| Var. | 0—2 | .. | 761.3 | 761.5 | 758.9 | 28.0 | 29.1 | 30.1 | 26.4 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO | 2—4 | .. | 759.7 | 761.2 | 758.9 | 28.0 | 27.2 | 29.0 | 26.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO | 0—1 | $\frac{1}{4}$ R | 760.4 | 761.5 | 759.3 | 28.3 | 27.4 | 28.6 | 26.5 | .. | .. | 3 | 21 | 9 h Maschine in Beweg |
| NO | 2—4 | .. | 760.7 | 761.9 | 759.2 | 28.4 | 27.5 | 28.4 | 27.0 | .. | 1 | 24 | .. | 2 h p. Cavitti-Insel in Sicht |
| NO | 0—5 | .. | 761.0 | 762.9 | 759.7 | 28.1 | 27.4 | 30.0 | 26.2 | .. | 1 | 20 | 4 | 8 h a. Maschine halt. 12 h Masch. in Gang |
| Var. | 0—8 | .. | 762.4 | 763.3 | 761.0 | 28.0 | 28.5 | 31.0 | 26.5 | .. | 1 | 19 | .. | 7 h a. geankert. |
| ONO | 2—6 | .. | 763.1 | 765.0 | 761.1 | 28.0 | 28.0 | 32.0 | 26.0 | .. | 3 | $18\frac{1}{2}$ | .. | |
| O | 0—5 | .. | 762.9 | 763.9 | 761.5 | 28.2 | 26.5 | 30.0 | 24.3 | .. | .. | 3 | .. | |

## April.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General- Curs | General- Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manila | 1 | Manila | | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| China-See | 6 | 120° 48′ O | 14° 30′ N | SW z W | 10 | 7 | .. | SW z W 1/2 W 4 |
| | 7 | 119 32 | 14 59 | WNW | 88 | 88 | .. | W 9 |
| | 8 | 119 23 | 15 29 | N z W 1/2 W | 30 | 43 | .. | SO z O 10 |
| | 9 | 118 46 | 16 38 | NW z N 1/2 N | 78 | 84 | 55 | NNO 10 |
| | 10 | 117 36 | 18 35 | NW z N 1/4 N | 134 | 140 | 140 | NO z O 5 |
| | 11 | 116 41 | 20 22 | NW z N 3/4 N | 119 | 120 | 111 | NW 8 |
| | 12 | 115 36 | 21 15 | NW 1/2 W | 81 | 70 | .. | W 1/2 N 14 |
| | 13 | 114 51 | 21 50 | NW 1/2 W | 57 | 52 | .. | W 8 |
| Hongkong | 14 | Hongkong | | .. | 41 | 42 | 12 | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | Cantonfluss | | .. | 58 | 58 | 58 | .. |
| Canton | 23 | Canton | | .. | 24 | 24 | 24 | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 29 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |

## April.

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Var. 0 – 2 | .. | 761.7 | 763.5 | 760.5 | 28.6 | 28.7 | 32.3 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 1—3 | .. | 761.6 | 762.8 | 760.3 | 28.4 | 28.0 | 32.3 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—3 | .. | 761.6 | 762.3 | 760.0 | 28.5 | 28.1 | 32.5 | 24.8 | .. | .. | .. | .. | |
| NW 0—1 SO 1 – 2 | .. | 760.9 | 762.3 | 759.2 | 28.2 | 28.6 | 31.8 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0 – 3 | .. | 760.9 | 762.2 | 760.2 | 28.3 | 29.2 | 32.5 | 26.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—3 NW 1 | .. | 761.0 | 762.0 | 760.1 | 28.0 | 27.8 | 32.5 | 24.8 | .. | .. | .. | $3^{3}/_{4}$ | $8^{1}/_{4}$ h a. ausgelaufen. |
| NO 1—3 | .. | 761.1 | 762.1 | 760.0 | 29.0 | 28.2 | 31.0 | 24.6 | .. | .. | .. | 24 | |
| NW – N — O 0 – 2 | .. | 760.6 | 761.5 | 759.1 | 29.5 | 29.0 | 32.3 | 27.1 | 2 | .. | .. | 24 | |
| NW – N — O 2—0 | .. | 761.0 | 762.3 | 760.6 | 29.5 | 28.9 | 31.3 | 26.0 | .. | .. | $10^{3}/_{4}$ | $13^{1}/_{4}$ | $1^{1}/_{4}$ p. — $10^{1}/_{4}$ gedampft. |
| NW 0—1 | .. | 760.5 | 761.2 | 760.3 | 28.5 | 28.5 | 30.6 | 26.7 | .. | .. | 24 | .. | |
| NO 1 – 2 | $1^{1}/_{4}$ R | 761.1 | 762.3 | 760.5 | 28.3 | 28.9 | 31.3 | 26.0 | .. | .. | 20 | 4 | 8h a. Maschine halt. |
| NO – OSO 1—2 | $^{1}/_{2}$ R | 760.2 | 761.1 | 759.5 | 25.7 | 25.9 | 35.0 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| Var. 0 – 2 | 1 R | 759.7 | 760.5 | 759.2 | 25.5 | 25.2 | 27.6 | 23.4 | .. | 1 | .. | 24 | |
| NO 0—4 | $8^{1}/_{2}$ R | 758.1 | 758.9 | 757.2 | 24.0 | 20.5 | 22.8 | 19.5 | .. | 1 | $2^{3}/_{4}$ | $7^{3}/_{4}$ | In Tytam-Bai während der Nacht vor Anker. |
| O 1—4 | 6 R | 757.0 | 757.6 | 756.1 | 22.3 | 20.5 | 20.5 | 19.5 | .. | .. | .. | .. | 7 h a. in das Dock. |
| NW — NO 0 – 2 | $1^{1}/_{2}$ R | 757.9 | 759.7 | 755.2 | 21.3 | 20.0 | 20.3 | 19.5 | .. | .. | .. | .. | |
| O 0 – 3 | $13^{3}/_{4}$ R | 757.5 | 758.7 | 756.5 | 20.5 | 19.9 | 22.5 | 19.7 | .. | .. | .. | .. | |
| O 0 – 2 | $7^{1}/_{2}$ R | 758.4 | 759.1 | 755.7 | 20.0 | 21.1 | 22.8 | 20.7 | .. | .. | .. | .. | |
| O 0—3 | .. | 759.4 | 760.4 | 758.6 | 20.2 | 21.2 | 22.2 | 20.0 | .. | .. | .. | .. | |
| O 1 – 2 | $4^{3}/_{4}$ R | 759.2 | 763.6 | 759.5 | 19.5 | 19.9 | 22.6 | 16.7 | .. | .. | .. | .. | |
| NO 0 – 3 | $^{1}/_{4}$ R | 761.9 | 763.3 | 761.2 | 20.0 | 20.0 | 21.2 | 19.4 | .. | .. | .. | .. | |
| NO 0—2 | .. | 762.3 | 762.8 | 761.7 | 20.2 | 21.7 | 22.4 | 21.2 | .. | .. | $6^{1}/_{2}$ | .. | Im Cantonflusse nach Angabe des Lootsen gesteuert. |
| O 0 – 2 | .. | 762.9 | 763.6 | 762.3 | 21.5 | 23.0 | 24.8 | 21.2 | .. | .. | 3 | .. | |
| S — O 0 – 2 | $1^{1}/_{2}$ R | 760.9 | 762.1 | 759.7 | 23.0 | 24.1 | 25.6 | 22.8 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—2 | .. | 763.5 | 766.0 | 762.1 | 24.3 | 23.8 | 28.7 | 20.6 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—1 | .. | 764.7 | 766.3 | 764.1 | 24.0 | 23.6 | 27.8 | 21.3 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—1 | .. | 764.2 | 764.9 | 763.6 | 23.0 | 24.8 | 27.7 | 19.5 | .. | .. | .. | .. | |
| NW 0—1 | $4^{1}/_{4}$ R | 762.7 | 764.2 | 761.4 | 22.5 | 19.9 | 22.0 | 18.5 | .. | .. | .. | .. | |
| O 0—1 | $1^{3}/_{4}$ R | 763.3 | 765.1 | 762.1 | 22.0 | 21.6 | 27.7 | 20.0 | .. | .. | .. | .. | |
| N 0—2 | .. | 763.2 | 765.2 | 760.4 | 22.5 | 23.6 | 26.2 | 19.7 | .. | .. | .. | .. | |

## Mai.

| Ort | Datum | Schiffsort | | General- | | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Länge | Breite | Curs | Distanz | | | |
| | 1 | Canton | | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | Hongkong | | .. | 82 | 82 | 82 | .. |
| Hongkong | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | 114° 34′ | 22° 14′ | .. | 25 | 25 | 17.5 | .. |
| China-See | 7 | 115 24 | 22 5 | O z S | 47 | 83 | .. | W z S 1/2 S 4 |
| | 8 | 115 15 | 22 37 | N z W 1/4 W | 24 | 114 | .. | W 1/2 S 14 |
| | 9 | 116 36 | 22 56 | .. | 90 | 100 | 90 | W 1/4 S 12 |
| | 10 | Swatow | | .. | 33 | 30 | 30 | .. |
| | 11 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Swatow | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 13 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | 116 39 | 23 20 | .. | 4 | 4 | 4 | .. |
| | 16 | 119 1 | 24 39 | .. | 158 | 151 | 151 | SW 1/2 S 9 |
| | 17 | 119 33 | 26 6 | .. | 132 | 120 | 120 | NO z O 1/2 O 8 |
| Foochow | 18 | Foochow | | .. | 10 | 10 | 10 | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | 119 57 | 26 11 | .. | 36 | 36 | 36 | .. |
| | 21 | 120 59 | 27 27 | .. | 102 | 114 | 22 | NW z W 1/2 W 3 |
| China-See | 22 | 121 25 | 27 58 | .. | 47 | 47 | 47 | .. |
| | 23 | 121 59 | 29 57 | .. | 149 | 176 | 176 | O 1/4 S 8 |
| | 24 | Ningpo | | .. | 25 | 25 | 25 | .. |
| Ningpo | 25 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | 121 51 | 31 12 | .. | 99 | 99 | 64 | .. |
| | 27 | Shanghai | | .. | 35 | 35 | 35 | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Shanghai | 29 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 31 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |

**M a i.**

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe: Dampfer | In See gesichtete Schiffe: Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N 0—1 | .. | 763.2 | 764.5 | 762.1 | 24.5 | 25.7 | 29.0 | 20.6 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—1 | .. | 764.1 | 765.5 | 762.9 | 24.0 | 24.6 | 28.7 | 20.4 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 1—2 | .. | 763.5 | 764.2 | 762.8 | 23.5 | 23.4 | 26.7 | 22.0 | .. | .. | .. | .. | Reise von Canton nach Hongkong; bei Bocca Tigris geankert. |
| SO 0—1 | 1/4 R | 763.9 | 764.5 | 762.2 | 24.0 | 24.0 | 26.6 | 22.6 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—1 | .. | 761.4 | 763.3 | 759.8 | 24.0 | 24.5 | 27.3 | 23.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SW—SO—NO 1—4 | 3 1/2 R | 759.0 | 759.3 | 758.0 | 24.0 | 23.1 | 27.5 | 19.8 | .. | .. | 2 1/2 | 1 1/2 | 8 h a. ausgelaufen. |
| N—NO 2—5 | .. | 760.7 | 762.0 | 759.9 | 22.2 | 22.7 | 25.0 | 22.0 | 3 | .. | .. | 24 | |
| N—O 3—5 | .. | 761.6 | 762.3 | 760.4 | 24.2 | 21.5 | 23.0 | 21.0 | 1 | .. | .. | 24 | |
| NO 3—5 | .. | 761.6 | 762.1 | 761.0 | 22.2 | 22.0 | 23.6 | 20.8 | 2 | .. | 21 1/2 | 2 1/2 | 2 1/2 h p. Segel fest. Maschine in Gang. |
| NO 1—2 | 2 R | 762.1 | 763.2 | 761.2 | 23.0 | 21.9 | 24.0 | 20.8 | 2 | .. | 8 1/4 | .. | 1 1/2 h p. bei Bill Isl. geankert. 5 3/4 h p. eingelaufen. |
| NO 0—1 | 13 2/4 R | 761.3 | 761.8 | 760.2 | 23.5 | 24.2 | 22.2 | 20.5 | .. | .. | .. | .. | |
| O 0—4 | 14 1/2 R | 760.0 | 761.0 | 759.2 | 21.0 | 21.3 | 23.4 | 21.0 | .. | .. | .. | .. | |
| S 1—2 | 3 R | 760.2 | 761.4 | 759.5 | 21.5 | 22.3 | 26.4 | 22.2 | .. | .. | .. | .. | |
| O 0—4 | 7 1/2 R | 759.8 | 760.4 | 759.0 | 22.3 | 24.9 | 30.2 | 23.6 | .. | .. | .. | .. | |
| O 2—3 NO 1—0 | .. | 762.4 | 763.2 | 761.5 | 24.0 | 23.1 | 24.5 | 22.0 | .. | .. | 1 | .. | 11 h a. ausgelaufen. |
| SW 1—3 | 1 1/2 R | 761.7 | 762.2 | 761.1 | 22.5 | 23.6 | 26.5 | 20.4 | 2 | .. | 24 | .. | 4 3/4 h a. bei Tongcha vor Anker. 1 1/2 h. vor der Einfahrt. |
| O 2—3 NO 0—1 | 3 N | 760.5 | 762.0 | 759.2 | 23.5 | 24.3 | 25.4 | 21.5 | .. | .. | 17 3/4 | .. | 3 h p. bei Pagoda-Insel geankert. |
| SW 1—2 NO 2 | 1 N | 759.5 | 761.6 | 758.4 | 26.0 | 25.3 | 29.8 | 22.0 | .. | .. | 3 | .. | |
| NO 1—3 SO 0—2 | 2 1/2 N | 760.9 | 761.6 | 759.8 | 24.0 | 23.7 | 30.5 | 22.0 | .. | .. | .. | .. | 7 1/4 h a. ausgelaufen. |
| SO 2—4 | .. | 759.0 | 759.6 | 758.2 | 22.3 | 26.2 | 28.4 | 24.3 | .. | .. | 4 2/4 | .. | 10 1/2 h. Segel bei. 1 1/2 h p Maschine halt. |
| SW 2—4 NO 2—7 | 1 1/2 R | 760.6 | 761.2 | 759.2 | 22.0 | 22.0 | 23.6 | 19.8 | .. | .. | 3 1/4 | 20 3/4 | 9 1/4 h Masch. in Bew. 15 1/2 h in Bullock Harbour. |
| NO—ONO 5—0 | 1 1/2 R | 764.8 | 766.2 | 761.9 | 21.0 | 19.7 | 22.5 | 18.0 | .. | 1 | 8 1/2 | .. | 3 1/2 h p. in Ningpo geankert. |
| NO 1—2 SW 0—2 | 3 1/2 R | 761.4 | 763.0 | 759.0 | 18.0 | 21.2 | 27.8 | 17.8 | 1 | .. | 24 | .. | |
| SO 1—4 O 1—2 | .. | 763.1 | 765.4 | 761.8 | 22.7 | 21.8 | 28.0 | 19.5 | .. | .. | 3 1/2 | .. | 2 h p. ausgelaufen. |
| SO 0—1 NO 0—1 | 1/2 N | 760.9 | 762.2 | 760.0 | 23.2 | 22.5 | 26.5 | 19.8 | .. | .. | .. | .. | 5 1/2 h in Ragged Isl. geankert. |
| SW 0—1 NW 1—2 | 1/2 N | 760.6 | 761.7 | 759.5 | 22.0 | 19.4 | 26.2 | 16.0 | .. | .. | .. | .. | Ab: 4 1/2 h a. m. |
| SO—O—NO 1—2 | .. | 755.7 | 766.2 | 764.8 | 20.0 | 19.4 | 23.0 | 15.6 | .. | .. | .. | .. | |
| SO—OSO 1—3 | .. | 864.1 | 765.2 | 763.2 | 19.5 | 18.3 | 20.1 | 16.4 | .. | .. | .. | .. | |
| S—SSW 1—3 | 9 3/4 R | 759.4 | 762.8 | 758.8 | 20.0 | 22.2 | 23.8 | 20.4 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 0—2 | .. | 756.3 | 757.2 | 755.6 | 19.5 | 21.3 | 22.5 | 19.2 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 1—2 NW 2 | .. | 758.1 | 760.6 | 755.4 | 19.0 | 19.1 | 23.0 | 16.7 | .. | .. | .. | .. | |

| Ort | Datum | Schiffsort | | General- | | | | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Länge | Breite | Curs | Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | |
| | 1 | Shanghai | | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Shanghai | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 5 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 6 | 123° 47' | 31° 46' | .. | 147 | 147 | 72 | N 3/4 O 9 |
| | 7 | 124 47 | 32 26 | NO 3/4 O | 66 | 66 | .. | NO 3/4 O 12 |
| Korea-Straße | 8 | 127 8 | 33 54 | .. | 150 | 150 | 150 | O 1/2 S 4 |
| | 9 | Port Hamilton | | .. | 15 | 15 | 15 | .. |
| | 10 | 128 56 | 34 43 | .. | 96 | 96 | 88.5 | NO z N 1/2 N 2 |
| | 11 | Fusan | | .. | 27 | 27 | 27 | .. |
| | 12 | 129 36 | 35 31 | .. | 41 | 41 | 25 | NO z O 1/4 O 4 |
| | 13 | 129 0 | 38 9 | .. | 165 | 165 | .. | N 1/4 O 27 |
| Japan-See | 14 | Gensan | | .. | 105 | 105 | 85 | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | 129 38 | 40 44 | .. | 140 | 140 | 140 | NW z W 3/4 W 16 |
| | 17 | 131 38 | 42 43 | NO 1/2 N | 153 | 153 | 148 | N 2 |
| | 18 | Wladiwostok | | .. | 28 | 28 | 28 | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Wladiwostok | 21 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | 134 51 | 42 44 | .. | 155 | 155 | 155 | N 1/2 O 5 |
| | 25 | 137 30 | 43 54 | NO z O 3/4 O | 135 | 135 | 127 | N 1/2 O 5 |
| Japan-See | 26 | 139 31 | 44 53 | NO 1/2 O | 104 | 104 | .. | N 1/2 O 5 |
| | 27 | 141 26 | 45 52 | O z N 1/4 N | 105 | 105 | .. | N z O 1/2 O 7 |
| | 28 | Karsakowsk | | .. | 84 | 84 | 18 | .. |
| Karsakowsk | 29 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |

## Juni.

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N 1—2 O 0—1 | $12\frac{1}{2}$ R | 760.4 | 761.2 | 759.[illegible] | 22.5 | 19.9 | 22.3 | 16.9 | .. | .. | .. | .. | |
| NO 0—1 SO 0—1 | .. | 761.8 | 762.0 | 760.2 | 22.2 | 20.7 | 24.6 | 17.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SO — SW 0—2 | $12\frac{1}{2}$ R | 758.8 | 760.3 | 757.6 | 21.0 | 17.9 | 20.5 | 17.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SW O 1—2 | $4\frac{1}{2}$ N | 757.9 | 758.8 | 757.4 | 20.3 | 21.7 | 28.2 | 13.7 | .. | .. | .. | .. | |
| NW S 0—1 | .. | 758.2 | 760.2 | 756.8 | 22.5 | 22.3 | 28.4 | 18.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SO — S 3—1 | .. | 759.2 | 760.4 | 758.6 | 22.0 | 21.3 | 27.5 | 18.7 | 2 | .. | $11\frac{1}{4}$ | $12\frac{1}{4}$ | [illegible] h p. ausgelaufen. $11\frac{3}{4}$ h p. Masch. halt. |
| SO 1—2 NO 1—2 | $1\frac{1}{4}$ N | 761.8 | 763.3 | 760.7 | 19.0 | 21.2 | 24.5 | 17.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — ONO 0—1 | .. | 762.0 | 763.2 | 761.4 | 19.5 | 19.8 | 22.8 | 16.6 | .. | .. | 22 | 2 | $2\frac{1}{2}$ h p. eingelaufen. |
| SO 0—1 | .. | 761.1 | 762.7 | 759.8 | 20.0 | 21.6 | 27.6 | 16.5 | .. | .. | $2\frac{1}{4}$ | .. | 5h p. ausgelaufen |
| SO — S 0—1 | .. | 761.1 | 762.2 | 760.4 | 20.5 | 21.8 | 27.5 | 18.5 | .. | .. | $12\frac{1}{2}$ | $6\frac{1}{2}$ | $3\frac{3}{4}$ h p. Anker los. |
| SW 0—1 Calm | 1 R | 765.3 | 760.9 | 758.3 | 20.0 | 23.2 | 23.2 | 19.4 | .. | .. | $3\frac{3}{4}$ | .. | |
| NO 1—4 SW 1—6 | $13\frac{1}{2}$ R | 754.1 | 756.8 | 751.3 | 16.0 | 17.2 | 18.0 | 16.4 | .. | .. | 3 | $2\frac{1}{2}$ | $6\frac{1}{2}$ h a. ausgelaufen. $9\frac{1}{2}$ h. Maschine halt. |
| SSW — WSW 3—5 | .. | 757.1 | 757.7 | 756.2 | 17.5 | 18.0 | 19.8 | 16.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| WSW — W 3—0 | .. | 758.9 | 761.0 | 757.4 | 19.0 | 20.1 | 27.5 | 16.0 | .. | .. | 13 | $7\frac{1}{2}$ | $7\frac{1}{2}$ h p. Maschine an. $8\frac{1}{2}$ h a. geankert. |
| Var. 0—1 | $2\frac{1}{2}$ R | 761.3 | 762.7 | 759.3 | 15.6 | 21.3 | 29.5 | 17.3 | .. | .. | .. | .. | $3\frac{1}{2}$ h p. ausgelaufen |
| ONO — NNO 1—0 | $7\frac{1}{2}$ R | 761.0 | 762.3 | 760.0 | 9.6 | 16.4 | 27.3 | 14.5 | .. | .. | $20\frac{1}{2}$ | .. | |
| NO — OSO 1—3 | $21\frac{1}{4}$ R | 760.0 | 763.2 | 756.7 | 12.4 | 12.5 | 13.7 | 11.0 | .. | .. | $22\frac{1}{4}$ | $1\frac{3}{4}$ | [illegible]h p. geankert. |
| SO — OSO 1—3—7 | $13\frac{3}{4}$ R | 752.3 | 754.2 | 751.2 | 14.5 | 14.5 | 16.9 | 12.0 | .. | .. | 5 | .. | |
| NW — N 0—1 | 7 R | 754.5 | 758.5 | 751.4 | 15.6 | 19.0 | 25.1 | 16.5 | .. | .. | .. | .. | |
| NO 0—1 SO 2—4 | .. | 757.3 | 757.7 | 756.7 | 16.3 | 16.8 | 26.2 | 12.2 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 2—4 Calm | $3\frac{1}{2}$ N, 2 R | 756.3 | 758.6 | 754.9 | 16.5 | 15.4 | 21.8 | 11.8 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | 9 R | 758.8 | 759.5 | 758.5 | 17.0 | 18.0 | 22.5 | 16.2 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 1—7—1 | $9\frac{3}{4}$ R | 757.1 | 758.7 | 755.3 | 17.3 | 15.9 | 18.7 | 14.5 | .. | .. | .. | .. | [illegible]h p. ausgelaufen. |
| S — SO 1—2 Calm | 18 N | 760.5 | 761.6 | 759.7 | 13.7 | 14.5 | 16.3 | 12.0 | .. | .. | $21\frac{1}{4}$ | .. | $1\frac{1}{2}$—3h. Feuerrohre gereinigt. |
| SO — O 0—2 Calm | $18\frac{1}{4}$ N, $2\frac{1}{2}$ R | 759.4 | 760.7 | 757.1 | 13.6 | 13.6 | 15.7 | 12.6 | .. | .. | 19 | 5 | [illegible] h a. Maschine halt. |
| SW — S — SSO 1—3 | $16\frac{3}{4}$ R, 1 R | 757.4 | 757.9 | 756.7 | 13.4 | 14.7 | 17.2 | 12.7 | .. | .. | .. | 24 | |
| OSO — SSO 3—7 | $3\frac{1}{2}$ R | 755.4 | 757.9 | 754.6 | 13.2 | 15.3 | 16.2 | 13.6 | .. | .. | .. | 24 | $3\frac{1}{4}$ h — $6\frac{3}{4}$ h. gedampft. |
| SO 3 SW — S 4—0 | $3\frac{3}{4}$ R | 755.6 | 756.0 | 755.0 | 16.5 | 14.8 | 17.5 | 13.2 | .. | .. | $3\frac{1}{2}$ | $15\frac{3}{4}$ | $7\frac{1}{4}$ h a. geankert. |
| S 3—0 NNW 2—3 | $20\frac{3}{4}$ R | 749.9 | 756.7 | 744.7 | 16.7 | 16.7 | 18.0 | 15.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SW — W — WNW 0—2 | .. | 753.1 | 756.8 | 749.1 | 15.8 | 16.5 | 18.6 | 13.6 | .. | .. | .. | .. | |

# Juli.

| Ort | Datum | Schiffsort | | General- | | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Länge | Breite | Curs | Distanz | | | | |
| Ochotskisches Meer | 1 | Karsakowsk | | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 3 | 143° 1' O | 46° 19' N | .. | 23 | 23 | 23 | .. | |
| | 4 | 144 47 | 46 35 | .. | 97 | 97 | 84 | N z W | [illegible] |
| | 5 | 147 9 | 47 38 | NO 3/4 O | 117 | 117 | .. | N z W | [illegible] |
| | 6 | 149 45 | 48 10 | O z N 1/4 N | 108 | 108 | .. | ONO | [illegible] |
| | 7 | 152 29 | 48 57 | NO z O 3/4 O | 118 | 118 | .. | N z W | [illegible] |
| | 8 | 155 0 | 49 50 | NO z O 3/4 O | 111 | 111 | 40 | N | [illegible] |
| | 9 | 156 44 | 50 14 | O z N 3/4 N | 72 | 72 | 42 | .. | |
| | 10 | 158 44 | 52 17 | .. | 145 | 145 | 145 | .. | |
| Petropawlowsk | 11 | Petropawloswk | | .. | 45 | 45 | 45 | .. | |
| | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 13 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 17 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 18 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Nord-Pacifischer Ocean | 19 | 158 46 | 52 52 | .. | 9 | 9 | 9 | .. | |
| | 20 | 160 6 | 50 38 | SSO | 140 | 140 | 127 | .. | |
| | 21 | 160 7 | 19 48 | S | 51 | 51 | .. | .. | |
| | 22 | 160 42 | 48 9 | S z O | 101 | 101 | .. | .. | |
| | 23 | 158 49 | 48 47 | S z O 1/2 O, NW 1/2 W | 102 | 112 | .. | .. | |
| | 24 | 156 40 | 49 32 | NW z W 1/4 W | 106 | 106 | .. | .. | |
| | 25 | 154 28 | 47 56 | SW 1/4 S | 130 | 149 | 128 | .. | |
| | 26 | 152 39 | 45 49 | SW z S | 147 | 148 | 129 | .. | |
| | 27 | 150 13 | 44 49 | SW z W 1/2 W | 121 | 121 | .. | NW z N 1/4 N | 12 |
| | 28 | 148 9 | 43 12 | SW 1/4 S | 132 | 132 | .. | SW | 6 |
| | 29 | 145 15 | 42 4 | SW z W 3/4 W | 147 | 147 | 99 | SW | 6 |
| | 30 | 142 3 | 41 43 | W 3/4 S | 145 | 145 | 139 | SO z O | 7 |
| | 31 | Hakodate | | .. | 68 | 68 | 68 | O | 25 |

## Juli.

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SW 0–2 NW 0–1 | 1 1/2 N | 760.1 | 761.4 | 759.0 | 16.0 | 17.8 | 21.6 | 13.0 | .. | .. | .. | .. | |
| NO 0–3 N 4–6 | .. | 757.8 | 759.3 | 756.8 | 14.5 | 15.2 | 20.8 | 11.5 | .. | .. | .. | .. | |
| N – NO – SO 4–2 | 11 R | 758.8 | 762.3 | 756.4 | 10.6 | 11.4 | 14.0 | 10.2 | .. | .. | 3 1/2 | .. | 8 1/2 h a. ausgelaufen. |
| ONO – OSO 2–4 | .. | 762.7 | 763.2 | 762.2 | 10.3 | 9.3 | 10.0 | 8.0 | .. | .. | 16 1/2 | 7 1/2 | 4 1/2 h p. Maschine abgestellt. |
| SO – WSW 1–4 | .. | 761.3 | 763.0 | 760.0 | 10.0 | 9.2 | 10.6 | 8.2 | .. | .. | .. | 24 | |
| WSW – SSW 2–4 | 16 N | 759.0 | 759.7 | 758.6 | 9.5 | 9.5 | 13.7 | 7.7 | .. | .. | .. | 24 | |
| S – SSO 2–3 | 5 1/2 N | 758.1 | 759.2 | 757.4 | 6.4 | 10.5 | 17.6 | 8.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| SSO – OSO 2–5 | 13 N | 754.6 | 757.0 | 754.2 | 5.5 | 6.4 | 9.5 | 5.2 | .. | .. | 6 | 18 | 6 h a. – 5 1/2 h p. unter Dampf. |
| SSO – WSW 5–0 | 14 3/4 N<br>6 1/4 R | 753.0 | 753.6 | 752.4 | 7.3 | 8.1 | 9.8 | 7.0 | .. | .. | 7 | 17 | 10 1/2 h a. Maschine in Bewegung. |
| O – ONO 0–3 | 9 R<br>4 R | 753.8 | 756.2 | 752.6 | 8.8 | 8.3 | 9.8 | 7.5 | .. | .. | 24 | .. | |
| ONO – NNO 2–0 | 1 R | 757.1 | 757.9 | 756.6 | 10.2 | 10.1 | 15.8 | 8.0 | .. | .. | 13 3/4 | 5 | 9 h p. – 2 h a. gesegelt. 6 3/4 h a. geankert. |
| Calm | .. | 754.3 | 756.2 | 752.4 | 12.5 | 11.5 | 15.2 | 7.7 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | 3 R | 753.4 | 756.7 | 748.3 | 12.3 | 13.1 | 17.0 | 10.3 | .. | .. | .. | .. | |
| NNW – NW – WSW 1–5 | 1 1/2 R | 754.8 | 760.2 | 750.4 | 13.5 | 14.1 | 21.8 | 10.6 | .. | .. | .. | .. | |
| N – NW 1–3 Calm | .. | 760.0 | 761.4 | 759.2 | 13.0 | 17.2 | 18.3 | 15.0 | .. | .. | .. | .. | |
| NNW 0–3 | .. | 763.5 | 764.2 | 762.0 | 14.0 | 17.1 | 21.3 | 14.3 | .. | .. | .. | .. | |
| S 0–1 Calm | 3/4 R | 766.2 | 766.7 | 765.6 | 14.2 | 17.5 | 23.0 | 12.2 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | 7 3/4 R | 761.7 | 764.5 | 759.5 | 14.6 | 17.2 | 21.7 | 14.2 | .. | .. | .. | .. | |
| N 0–1 SO 0–1 | 1 1/4 R | 757.4 | 760.1 | 755.4 | 15.0 | 20.2 | 23.8 | 16.5 | .. | .. | 1 1/4 | .. | 10 3/4 h a. ausgelaufen. |
| SO – SW 0–2 | 3 R | 757.6 | 758.2 | 756.7 | 9.0 | 11.1 | 16.2 | 8.7 | .. | .. | 19 1/4 | 4 3/4 | 7 1/4 h a. Maschine abgestellt. |
| SW – W 1–3 | 2 1/2 R<br>3 N | 756.9 | 757.4 | 755.7 | 9.1 | 9.7 | 10.5 | 9.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| WSW – W 2–4 | 17 1/2 N | 757.6 | 758.7 | 756.7 | 9.8 | 10.1 | 12.2 | 9.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| WSW – SW 2–5 | 17 1/2 N | 758.6 | 759.4 | 758.0 | 10.2 | 11.3 | 13.6 | 10.1 | .. | .. | .. | 24 | |
| SW – WSW 5–2 | 10 1/4 N | 760.7 | 762.6 | 759.2 | 10.4 | 11.3 | 13.6 | 10.3 | .. | .. | .. | 24 | 6 h p. Maschine in Bewegung. |
| SW 2–4 | 24 N | 763.7 | 765.7 | 762.2 | 5.2 | 8.2 | 10.7 | 6.7 | .. | .. | 18 | 6 | 1 1/2–3 h p. Feuerrohre gereinigt. |
| SW – SSW 0–2 | 20 1/4 N | 765.7 | 766.2 | 765.2 | 11.0 | 11.4 | 13.7 | 9.0 | .. | .. | 18 1/4 | 5 3/4 | 8 h a. Maschine abgestellt. |
| SSO 3–6 | 7 1/2 R | 762.4 | 763.8 | 761.3 | 13.0 | 12.9 | 16.0 | 11.2 | .. | .. | .. | 24 | |
| SSO – SO 2–6 | 2 R<br>4 1/4 N | 759.0 | 760.6 | 756.8 | 13.4 | 16.5 | 17.2 | 16.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNW 2–3 | 1/4 R<br>3 3/4 N | 757.4 | 759.2 | 756.6 | 21.5 | 18.1 | 20.0 | 16.5 | .. | .. | 12 1/4 | 11 3/4 | 1/4 h Masch. angesetzt. 11 1/2 h p. bis 1 1/4 h a. Masch. halt. |
| NNW – WSW 0–2 | .. | 759.5 | 761.2 | 758.5 | 22.5 | 18.8 | 21.0 | 12.8 | .. | .. | 19 1/2 | 4 1/2 | 12 1/2 h p. bis 5 h a. Maschine außer Betr |
| WSW – S 0–3 | .. | 758.5 | 759.2 | 757.7 | 23.2 | 23.0 | 27.2 | 22.2 | .. | .. | 12 1/2 | .. | |

## August.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General- Curs | General- Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hakodate | 1 | Hakodate | | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Nord-Pacific-Ocean | 5 | 140° 41′ | 41° 43′ | .. | 5 | 5 | 5 | .. |
| | 6 | 142 0 | 40 24 | .. | 107 | 107 | 93 | O $^1/_4$ S 6 |
| | 7 | 143 1 | 39 54 | SO z O | 56 | 56 | 6 | SO z O $^3/_4$ O 10 |
| | 8 | 141 38 | 37 9 | SSW | 178 | 178 | 178 | SW z S 10 |
| | 9 | 140 46 | 35 29 | .. | 111 | 111 | 111 | N $^1/_2$ O 40 |
| Yokohama | 10 | Yokohama | | .. | 106 | 106 | 106 | SO 16 |
| | 11 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 13 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 17 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 18 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 19 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 20 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 21 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 23 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 24 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 25 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 26 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 27 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 28 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 29 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 30 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 31 | 138° 11′ | 34° 27′ | .. | 113 | 113 | 113 | SW $^1/_2$ W 7 |

**August.**

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SW 1—6 | .. | 755.3 | 756.0 | 754.2 | 25.0 | 26.5 | 30.2 | 22.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 1—5 | ½ R | 756.0 | 758.2 | 754.6 | 26.2 | 27.3 | 30.2 | 25.8 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 1—3 SO 0—1 | 1¾ R | 759.9 | 761.3 | 758.6 | 25.5 | 26.0 | 20.0 | 22.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 1—5 W 1—0 | 6½ R | 761.3 | 762.1 | 760.7 | 24.0 | 24.4 | 27.2 | 22.0 | .. | .. | .. | .. | |
| NW 0—2 SSO 1—2 | .. | 764.5 | 767.2 | 763.4 | 20.8 | 22.1 | 27.4 | 15.0 | .. | .. | 1 | .. | 11 h a. ausgelaufen. |
| OSO 2—0 Calm | .. | 766.6 | 766.8 | 766.4 | 23.6 | 23.4 | 25.6 | 22.2 | .. | 1 | 14½ | 9½ | 8 h p. — 5½ h a. Maschine halt. |
| SSO — SSW 1—2 | 1¼ R, 1¼ N | 765.1 | 766.6 | 764.2 | 22.5 | 23.9 | 25.5 | 22.5 | .. | .. | 1 | 23 | 1 h p. Maschine abgest. |
| SW 1—2 | .. | 763.2 | 764.5 | 762.7 | 24.7 | 25.9 | 29.8 | 24.0 | .. | 1 | 24 | .. | 12 h a. Maschine in Betrieb. |
| SW 2—0 | .. | 763.4 | 764.3 | 762.7 | 25.0 | 27.4 | 29.8 | 26.5 | 1 | .. | 21½ | 2½ | 2½ h Feuerrohre gerain. |
| SW 1—0 | .. | 762.4 | 763.8 | 762.2 | 25.3 | 27.4 | 30.2 | 25.0 | 1 | .. | 17¾ | .. | 3—6¼ h a. in Kameda-Bai vor Anker. |
| SW 0—2 | .. | 763.5 | 764.7 | 762.7 | 26.5 | 28.1 | 31.5 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | 9 h. geankert. |
| SW 0—1 Calm | .. | 764.8 | 766.2 | 764.2 | 26.7 | 28.5 | 32.0 | 25.2 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 1—2 Calm | .. | 765.5 | 766.2 | 764.3 | 27.3 | 28.6 | 32.0 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 1—3 Calm | .. | 765.7 | 767.1 | 765.1 | 28.5 | 28.2 | 31.5 | 23.6 | .. | .. | .. | .. | |
| SSO 1—2 Calm | .. | 765.8 | 766.8 | 764.4 | 28.0 | 26.4 | 31.0 | 24.8 | .. | .. | .. | .. | |
| S 1—2 Calm | .. | 764.8 | 765.3 | 764.3 | 28.8 | 28.2 | 32.5 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 1—2 Calm | ½ N | 764.9 | 765.7 | 764.4 | 29.3 | 28.6 | 32.1 | 25.2 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm NNO 1—2 | ½ R | 765.2 | 766.2 | 764.8 | 29.0 | 28.7 | 32.5 | 25.7 | .. | .. | .. | .. | |
| O — NNO 1—3 | 3½ R | 764.4 | 766.7 | 763.3 | 29.0 | 27.8 | 32.1 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| NO — NNO 2—3 | 3¼ R | 763.9 | 764.7 | 763.6 | 27.5 | 25.7 | 29.2 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm OSO 0—1 | 4 R | 763.6 | 764.2 | 763.2 | 28.0 | 26.9 | 30.5 | 24.2 | .. | .. | .. | .. | |
| S — SW 0—4 | .. | 761.9 | 763.0 | 761.2 | 29.0 | 27.8 | 29.8 | 26.0 | .. | .. | .. | .. | |
| SSW 2—5 | .. | 758.6 | 760.8 | 757.4 | 29.2 | 27.1 | 32.7 | 25.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SW 5—0 Calm | .. | 755.0 | 757.4 | 753.2 | 30.5 | 28.3 | 36.2 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| SSO 0—1 Calm | .. | 757.5 | 759.3 | 756.4 | 28.4 | 29.6 | 34.5 | 26.0 | .. | .. | .. | .. | |
| Calm | 2 N | 760.3 | 761.6 | 759.5 | 29.0 | 29.5 | 32.0 | 23.5 | .. | .. | .. | .. | |
| S — SSW 1—4 | 10½ R | 759.4 | 761.4 | 757.4 | 24.3 | 26.9 | 30.2 | 23.5 | .. | .. | .. | .. | |
| Var. 2—3 | 1½ R | 760.1 | 763.0 | 758.1 | 26.2 | 26.5 | 33.5 | 23.2 | .. | .. | .. | .. | |
| Var. 0—1 | .. | 765.1 | 767.4 | 764.4 | 28.0 | 27.2 | 30.0 | 23.2 | .. | .. | .. | .. | |
| SO 0—1 Calm | .. | 765.9 | 767.0 | 765.2 | 28.5 | 27.1 | 32.2 | 23.2 | .. | .. | .. | .. | 12 h a. ausgelaufen. |
| WSW — SSW 2—5 | .. | 765.4 | 766.1 | 765.2 | 28.2 | 27.1 | 29.7 | 24.7 | 3 | 1 | 24 | .. | |

## September.

| Ort | Datum | Schiffsort | | General- | | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Länge | Breite | Curs | Distanz | | | | |
| Kobé | 1 | 136° 7' | 33° 30' | SW z W ½ W | 118 | 123 | 112 | NO ¼ N | |
| | 2 | Kobé | | .. | 118 | 118 | 118 | SO z O | |
| | 3 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 4 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 5 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 6 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 7 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 8 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Inland-See | 9 | 134 42 | 34 32 | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 10 | 133 21 | 34 13 | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 11 | Obehato | | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 12 | 132 31·5 | 33 50 | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 13 | Simonoseki | | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 15 | 129 32 | 32 58 | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Nagasaki | 16 | Nagasaki | | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 17 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 18 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 19 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 20 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 21 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 22 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 23 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 24 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 25 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 26 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 27 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 28 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 29 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 30 | 129 36 | 32 39 | .. | 15 | 16 | 16 | O z S | 1 |

**September.**

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SW — NNW 2—6—1 | 2¾ R | 764.0 | 764.8 | 763.8 | 27.5 | 25.7 | 28.0 | 22.0 | .. | .. | 20¼ | 3 | 8½ — 11½ h Maschine außer Betrieb. |
| WSW NW 2—0 | 3½ R | 764.3 | 764.9 | 763.5 | 26.8 | 24.2 | 26.4 | 23.5 | 2 | 1 | 20¼ | .. | 8½ h a Anker los. |
| NO — ONO 1—3 | .. | 764.0 | 766.1 | 762.4 | 27.0 | 24.6 | 29.4 | 22.5 | .. | .. | .. | .. | |
| NO — N 1—3 | 2 R | 757.7 | 761.3 | 755.0 | 26.0 | 25.1 | 27.5 | 22.4 | .. | .. | .. | .. | |
| N SW 0—3 | 10½ R | 756.9 | 759.7 | 755.1 | 26.2 | 23.9 | 24.8 | 22.7 | .. | .. | .. | .. | |
| W — SW N 0-1 | ¾ R | 760.8 | 762.7 | 759.3 | 27.2 | 26.2 | 29.0 | 21.5 | .. | .. | .. | .. | |
| O — NO 0—3 | ¾ R | 762.2 | 764.2 | 761.7 | 27.0 | 26.5 | 32.0 | 22.4 | .. | .. | .. | .. | |
| W — SW ONO 0-2 | ½ R | 760.8 | 761.2 | 759.8 | 26.8 | 26.3 | 30.5 | 21.2 | .. | .. | .. | .. | |
| O — NO 2—3 | .. | 761.0 | 761.6 | 760.6 | 27.8 | 27.8 | 31.6 | 25.0 | .. | .. | 4 | .. | 8 h a ausgelaufen. 8½ - 11½ h a Segel bei. |
| NO — OSO 1—5 | .. | 757.9 | 760.2 | 754.8 | 28.0 | 27.5 | 29.3 | 26.6 | 5 | .. | 3½ 6½ | .. | 3½ h p Anker los. 5½ h a. Aus Simomura ausgelaufen. |
| ONO 3—10—0 O — SO — S 0—10 S — W 9—3 | 11¼ R | 745.5 | 754.0 | 732.2 | 28.0 | 27.2 | 31.6 | 24.2 | .. | .. | 3½ | .. | 3½ h p. in Obshato geankert |
| W 0—2 | ¼ R | 759.2 | 763.7 | 755.0 | 26.8 | 26.8 | 30.5 | 24.5 | .. | 1 | 4 | .. | 8 h a. ausgelaufen. |
| S — SW SO 2—4 | 3¾ R | 765.1 | 766.5 | 762.9 | 25.0 | 25.2 | 26.5 | 24.2 | .. | .. | 5¾ 5¼ | .. | 5¾ h p. eingelaufen. 6½ h a. aus Himosima ausgelaufen. |
| SO — O 0—4 | .. | 766.0 | 766.4 | 765.4 | 26.2 | 26.2 | 28.4 | 23.5 | .. | .. | .. | .. | 11¾ h a. in Simonoseki geankert. |
| OSO — NNO 0—3 | .. | 763.2 | 764.6 | 761.8 | 27.0 | 27.2 | 29.5 | 24.5 | .. | .. | 12¼ | 10¾ | 1 h p. ausgelaufen. |
| W NNO 0—3 | 1 R | 758.5 | 761.0 | 757.0 | 27.4 | 28.2 | 31.5 | 26.5 | 2 | .. | 3¼ | .. | 3¼ h p. geankert. |
| N — NNO NW 0-5 | 10 R | 759.6 | 762.7 | 756.7 | 27.2 | 24.5 | 27.2 | 20.8 | .. | .. | .. | .. | |
| W — WSW 0—3 | 4¾ R | 762.8 | 765.1 | 761.3 | 26.8 | 25.4 | 30.1 | 22.2 | .. | .. | .. | .. | |
| W — NO 0—1 | .. | 764.4 | 765.6 | 764.0 | 26.5 | 25.6 | 29.6 | 23.5 | .. | .. | .. | .. | |
| W NO — SO 0—1 | ¼ R | 764.2 | 764.8 | 763.8 | 26.5 | 26.3 | 31.2 | 23.5 | .. | .. | .. | .. | |
| NO — OSO 0—1 | .. | 764.2 | 764.7 | 763.8 | 25.6 | 25.7 | 30.2 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | |
| N 0—2 | 2 R | 760.7 | 762.7 | 760.2 | 25.2 | 25.3 | 30.2 | 23.4 | .. | .. | .. | .. | |
| N — NO 0—3 | 6¼ R | 759.7 | 760.1 | 759.2 | 25.0 | 21.3 | 25.2 | 18.4 | .. | .. | .. | .. | |
| NO — ONO 0—8 | 24 R | 755.5 | 758.2 | 749.7 | 25.0 | 17.9 | 19.0 | 17.2 | .. | .. | .. | .. | |
| N — NO 0—7 | 6½ R | 756.1 | 762.7 | 745.0 | 25.7 | 22.5 | 26.0 | 18.0 | .. | .. | .. | .. | |
| N — NO 0—2 | .. | 762.5 | 764.7 | 761.3 | 25.2 | 21.2 | 27.0 | 15.6 | .. | .. | .. | .. | |
| N — NO 0—1 | .. | 763.5 | 764.2 | 762.7 | 25.0 | 21.5 | 29.5 | 14.4 | .. | .. | .. | .. | |
| NO — SSW 0—1 | .. | 767.2 | 770.2 | 766.2 | 25.3 | 21.8 | 28.0 | 16.7 | .. | .. | .. | .. | |
| NO 0—1 | .. | 766.6 | 767.8 | 765.3 | 24.8 | 21.6 | 27.4 | 17.8 | .. | .. | .. | . | |
| W — NO 0—1 | .. | 765.7 | 766.4 | 765.2 | 24.4 | 20.4 | 26.3 | 15.0 | .. | .. | 2½ | .. | |

## October.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General-Curs | General-Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-China-See | 1 | 127° 31′ O | 31° 26′ N | SW z W | 131 | 127 | 29 | SW z S | 4 |
| | 2 | 126 5 | 30 48 | SW z W 1/8 W | 85 | 84 | .. | SO z S 1/4 S | 3 |
| | 3 | 124 13 | 29 57 | SW z W 1/8 W | 111 | 106 | .. | S | 6 |
| | 4 | 122 47 | 29 6 | SW z W 1/8 W | 92 | 88 | .. | W z N 1/8 N | 5 |
| | 5 | 121 27 | 27 25 | SW 1/2 S | 125 | 107 | .. | S z W | 18 |
| | 6 | 120 30 | 26 4 | SW z S 1/8 S | 95 | 83 | .. | SW 3/4 S | 13 |
| | 7 | 118 20 | 24 0 | .. | 176 | 163 | .. | W z S 1/8 S | 13 |
| | 8 | 115 43 | 22 33 | .. | 174 | 172 | .. | ONO | 11 |
| Hongkong | 9 | Hongkong | | .. | 89 | 91 | 10 | .. | |
| | 10 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 11 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 13 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 14 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 15 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 16 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 17 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| China-See | 18 | 114 3 | .. | .. | 21 | 27 | 27 | SSW | 1 |
| | 19 | 112 46 | .. | SW 3/4 S | 107 | 107 | .. | NW 7/8 W | 8 |
| | 20 | 111 11 | .. | SW 1/8 W | 137 | 115 | .. | W 3/4 N | 28 |
| | 21 | 110 13 | .. | SW z S 3/4 S | 121 | 100 | .. | SW | 15 |
| | 22 | 109 41 | .. | S z W 3/8 W | 113 | 99 | .. | SW z S | 14 |
| | 23 | 109 42 | .. | S 1/8 O | 146 | 117 | 74 | SW z S 1/4 S | 34 |
| | 24 | 109 6 | .. | .. | 156 | 111 | .. | S z W 1/8 W | 45 |
| | 25 | 107 31 | .. | SW 1/8 S | 150 | 117 | 14 | SW z W 3/4 W | 38 |
| | 26 | 106 8 | .. | SW z S 5/8 S | 188 | 170 | 170 | WSW | 20 |
| | 27 | 105 19 | .. | S z W 3/4 W | 151 | 155 | 154 | O z N | 10 |
| Singapore | 28 | Singapore | | .. | 168 | 163 | 163 | .. | |
| | 29 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 30 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 31 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |

# October.

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NNW — NNO 1—4 | .. | 766.2 | 766.8 | 765.7 | 25.0 | 25.1 | 27.7 | 23.2 | .. | .. | $4^{1}/_{4}$ | $19^{3}/_{4}$ | $1^{1}/_{4}$ h p. Segel bei. $4^{1}/_{4}$ h p. Maschine halt. |
| NNW — ONO 1—3 | .. | 765.0 | 765.8 | 764.2 | 23.0 | 20.3 | 25.5 | 21.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| N — NO 1—3 | .. | 763.6 | 764.2 | 762.8 | 24.7 | 23.9 | 25.6 | 22.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNO — SO 1—3 | 3 R | 763.1 | 763.9 | 762.4 | 25.0 | 33.5 | 25.3 | 21.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNW — NO 1—4 | .. | 763.7 | 764.7 | 762.8 | 24.2 | 23.6 | 24.6 | 22.5 | 2 | 1 | .. | 24 | |
| NNO — SO 0—3 | .. | 764.3 | 765.4 | 763.3 | 24.8 | 24.0 | 25.6 | 23.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — NNO 2—5 | .. | 764.0 | 764.4 | 763.7 | 25.3 | 24.5 | 25.7 | 23.8 | 2 | .. | .. | 24 | |
| NO — O 3—5 | .. | 763.1 | 763.7 | 762.2 | 25.2 | 25.0 | 27.0 | 24.2 | 3 | .. | .. | 24 | $6^{1}/_{2}$ h p. angezündet. |
| O — ONO 2—5 | .. | 762.0 | 762.4 | 761.0 | 25.8 | 26.2 | 27.5 | 25.5 | 4 | .. | $1^{1}/_{2}$ | 20 | 8 h a. Maschine in Gang. $9^{1}/_{2}$ h a. geankert. |
| N — NO 0—2 | .. | 761.4 | 762.0 | 760.2 | 25.6 | 28.2 | 31.2 | 25.0 | .. | .. | .. | .. | |
| S — W 0—1 | .. | 759.6 | 760.4 | 758.9 | 25.5 | 27.8 | 30.5 | 25.3 | .. | .. | .. | .. | |
| S — ONO 0—1 | $^{3}/_{4}$ R | 760.6 | 761.7 | 760.6 | 25.6 | 28.4 | 34.0 | 24.4 | .. | .. | .. | .. | |
| SW NNO 1—5 | $3^{1}/_{2}$ R | 763.6 | 764.7 | 762.3 | 25.4 | 25.8 | 32.4 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | |
| N — ONO 0—4 | .. | 764.9 | 766.2 | 763.5 | 25.0 | 25.1 | 27.0 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | |
| ONO 2—5 | $1^{1}/_{2}$ R | 766.2 | 767.2 | 764.5 | 25.2 | 26.0 | 27.5 | 24.7 | .. | .. | .. | .. | |
| OSO — ONO 0—5 | .. | 766.0 | 766.6 | 764.7 | 25.0 | 25.4 | 28.2 | 23.0 | .. | .. | .. | .. | Vom 17. October an: B. Corr. — 1.2 mm. |
| O — ONO 0—3 | .. | 762.0 | 763.1 | 760.7 | 25.2 | 26.7 | 29.0 | 25.2 | .. | .. | .. | .. | |
| O — ONO 1—3 | $^{1}/_{4}$ R | 762.4 | 763.4 | 761.0 | 24.8 | 26.5 | 28.5 | 25.6 | 1 | .. | $3^{1}/_{2}$ | .. | $8^{1}/_{2}$ h a. in Bewegung. $11^{1}/_{2}$ h a. Segel bei. 12 h. Maschine halt. |
| OSO — NO 1—3 | .. | 761.8 | 762.8 | 761.0 | 26.2 | 27.1 | 29.0 | 26.4 | 1 | .. | .. | 24 | |
| NO — OSO 1—4 | .. | 761.5 | 762.0 | 760.8 | 28.5 | 27.4 | 28.1 | 26.8 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — ONO 1—3 | $^{1}/_{4}$ R | 760.2 | 760.8 | 759.6 | 28.0 | 27.1 | 28.5 | 24.6 | 2 | .. | .. | 24 | |
| SO — ONO 1—4 | 1 R | 759.1 | 760.0 | 758.3 | 28.4 | 27.3 | 28.6 | 24.6 | .. | .. | .. | 24 | |
| O — SO 0—3 | $^{1}/_{4}$ R | 759.5 | 761.3 | 758.2 | 28.3 | 27.8 | 29.0 | 27.0 | .. | .. | $10^{1}/_{2}$ | $13^{1}/_{2}$ | [illegible]h p. Maschine in Gang. $5^{1}/_{4}$ h a. Segel bei. $^{1}7/_{2}$ h a. Maschine halt. |
| ONO — SO 1—4 | $^{1}/_{4}$ R | 760.5 | 761.3 | 759.8 | 28.2 | 27.7 | 28.6 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNO — SSO 1—5 | $2^{1}/_{4}$ R | 758.5 | 759.3 | 757.3 | 28.0 | 27.4 | 28.7 | 26.0 | .. | .. | 2 | 22 | 10 h a. Segel fest. Maschine in Gang. |
| NO — SSO 0—1 | .. | 757.2 | 758.7 | 755.8 | 29.2 | 28.3 | 31.1 | 26.5 | 2 | .. | 24 | .. | |
| SO — SW 0—2 | $2^{1}/_{2}$ R | 757.6 | 759.2 | 755.4 | 30.0 | 28.7 | 31.6 | 26.6 | 1 | 1 | $22^{1}/_{4}$ | $1^{3}/_{4}$ | [illegible] h a. Maschine halt. 9 h a. Masch. in Bew. |
| WSW — S 0—5 | $^{1}/_{2}$ R | 758.9 | 760.3 | 757.4 | 29.6 | 28.3 | 31.5 | 27.2 | 3 | 2 | 24 | .. | 12h a. geankert. |
| SW — NO 0—2 | $^{1}/_{2}$ R | 759.4 | 760.2 | 758.0 | 29.5 | 28.8 | 32.2 | 26.6 | .. | .. | .. | .. | |
| SSO 0—1 | $2^{1}/_{2}$ R | 758.2 | 759.0 | 757.0 | 29.5 | 26.7 | 30.0 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| WSW — NNW 0—4 | $2^{1}/_{4}$ R | 757.0 | 758.2 | 755.4 | 28.7 | 26.3 | 27.2 | 25.4 | .. | .. | .. | .. | |

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General-Curs | General-Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | Singapore | | .. | .. | .. | .. | .. |
| Straße von Malacca | 2 | 102° 11′ O | 2° 5′ N | .. | 122 | 131 | 131 | NO z O 1/4 O 7 |
| | 3 | 100 6 | 3 57 | .. | 169 | 156 | 148 | NW 3/8 W 16 |
| | 4 | 99 36 | 4 44 | .. | 58 | 83 | .. | .. |
| | 5 | 99 8 | 5 9 | NW 1/4 W | 37 | 64 | .. | SW 3/8 S 16 |
| | 6 | 98 6 | 5 45 | NW z W 1/4 W | 71 | 66 | 24 | SW z W 3/4 W 19 |
| | 7 | 98 1 | 6 37 | N 1/2 W | 52 | 58 | 14 | NNO 17 |
| Golf von Bengalen | 8 | 96 51 | 7 10 | NW z W 3/4 W | 79 | 82 | .. | SW z S 1/4 S 4 |
| | 9 | 95 15 | 7 22 | W 3/4 N | 99 | 84 | .. | SW 3/4 S 34 |
| | 10 | 93 21 | 8 57 | NW 1/2 W | 151 | 142 | 134 | N z O 23 |
| | 11 | 90 38 | 8 59 | .. | 166 | 166 | 166 | S 1/2 O 15 |
| | 12 | 89 5 | 9 8 | W 1/2 N | 96 | 103 | 28 | NO 1/4 N 9 |
| | 13 | 88 40 | 8 42 | SW 1/4 W | 36 | 71 | .. | O 1/2 N 28 |
| | 14 | 87 57 | 8 3 | .. | 58 | 95 | .. | O z O 3/8 N 35 |
| | 15 | 87 54 | 7 32 | .. | 30 | 73 | .. | O z N 3/8 N 35 |
| | 16 | 87 26 | 7 20 | .. | 32 | 78 | .. | NNO 21 |
| | 17 | 85 22 | 7 14 | W 1/4 S | 129 | 135 | 127 | O 1/2 N 8 |
| | 18 | 83 58 | 6 58 | W z S 1/8 S | 89 | 96 | 33 | SO 3/8 O 10 |
| | 19 | 82 23 | 6 32 | W z S 1/4 S | 100 | 96 | .. | S 14 |
| Pt. de Galle | 20 | Point de Galle | | .. | 129 | 129 | 129 | SW z S 1/4 S 1 |
| | 21 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| | 22 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Indischer Ocean | 23 | 78 48 | 7 4 | .. | 105 | 111 | 73 | O 3/4 S 10 |
| | 24 | 77 11 | 7 57 | NW z W 1/2 | 110 | 91 | .. | W z N 1/2 N 20 |
| | 25 | 75 10 | 8 57 | NW z W 1/2 | 133 | 124 | 116 | WNW 12 |
| | 26 | 73 23 | 9 2 | W 1/4 N | 106 | 86 | 27 | W z S 21 |
| | 27 | 71 25 | 9 29 | W z N 1/8 N | 118 | 107 | .. | W 1/4 N 14 |
| | 28 | 69 50 | 10 7 | WNW | 102 | 96 | .. | W 3/4 N 6 |
| | 29 | 68 10 | 10 29 | W z N 1/4 N | 101 | 80 | .. | W z S 1/4 S 24 |
| | 30 | 65 21 | 11 23 | W z N 3/8 N | 174 | 168 | .. | SW 1/4 S 23 |

## November.

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SW — WSW 0—2 | 2½ R | 757.3 | 758.9 | 756.2 | 29.4 | 25.7 | 28.3 | 24.5 | .. | .. | .. | .. | |
| WSW — NW 0—3 | 3 R | 758.0 | 759.0 | 756.8 | 29.5 | 27.4 | 29.6 | 25.1 | 4 | .. | 20 | .. | |
| NW — ONO 0—6 | ½ R | 758.1 | 759.5 | 756.8 | 29.7 | 28.0 | 31.6 | 25.7 | 6 | .. | 20¼ | 3¼ | |
| W — NNO 2—7 | 4¾ R | 758.0 | 759.3 | 756.6 | 30.0 | 26.9 | 30.0 | 25.4 | 3 | .. | .. | 24 | |
| NW — NO 0—5 | 6¼ R | 757.7 | 758.6 | 756.4 | 29.4 | 27.2 | 30.2 | 26.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNO — SW 0—6 | ½ R | 757.9 | 759.4 | 755.5 | 30.0 | 28.3 | 31.4 | 26.5 | .. | 1 | 3½ | 20½ | 8¼ h a. Segel fest und Maschine in Gang. |
| NO — WNW 0—5 | 1¾ R | 758.9 | 760.6 | 757.8 | 29.6 | 26.8 | 30.2 | 24.4 | 1 | .. | 2 | 22 | 2h p. Masch. gestoppt. |
| NNO — SW 1—6 | 4½ R | 757.3 | 758.8 | 755.8 | 28.5 | 28.2 | 30.7 | 26.2 | .. | .. | .. | 24 | |
| O — SO 1—2 | .. | 759.5 | 760.8 | 757.8 | 28.6 | 28.7 | 31.6 | 27.2 | .. | 1 | .. | 24 | |
| SO — SW, N 0—1 | .. | 759.8 | 761.3 | 758.2 | 28.5 | 29.7 | 35.2 | 27.2 | .. | .. | 19 | 5 | 5h p. Segel fest. Maschine in Gang. |
| WNW — NNW 0-2 | .. | 760.1 | 761.4 | 758.2 | 29.0 | 29.1 | 32.8 | 27.1 | .. | .. | 24 | .. | |
| NW — NO 1—6 | 4¾ R | 760.0 | 761.3 | 758.8 | 27.6 | 27.7 | 30.5 | 25.2 | .. | .. | 4 | 20 | 4h p. Maschine halt. Segel bei. |
| N — W 0—6 | 7¾ R | 759.8 | 760.8 | 758.3 | 27.7 | 25.5 | 28.2 | 24.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NW — WSW 1—5 | 2½ R | 759.9 | 760.8 | 758.8 | 27.6 | 25.7 | 26.5 | 25.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNW — W 1—6 | 7¼ R | 759.8 | 760.8 | 758.8 | 28.0 | 25.8 | 27.6 | 24.0 | .. | .. | .. | 21 | |
| NW — WSW 0—7 | ½ R | 758.9 | 759.8 | 757.5 | 28.0 | 26.6 | 29.0 | 25.0 | 1 | .. | .. | 24 | |
| NW — SW 0—4 | 1½ R | 758.8 | 759.8 | 757.8 | 27.3 | 26.7 | 27.3 | 26.1 | .. | .. | 19¼ | 4¾ | 4½ h p. Segel fest Maschine in Gang. |
| N — WNW 1—3 | .. | 758.9 | 759.6 | 757.8 | 27.5 | 27.5 | 28.5 | 26.5 | .. | .. | 5¼ | 18¾ | 5¼ h p. Segel bei. Maschine halt. |
| NNW 1—3 | .. | 758.8 | 760.2 | 757.5 | 27.8 | 27.8 | 29.5 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | 12 h a. Masch. in Gang. |
| NW — SSW 0—4 | 1 R | 759.2 | 760.0 | 757.8 | 28.5 | 26.3 | 28.2 | 26.5 | .. | .. | 20¼ | .. | 8¼ h a. eingelaufen. |
| SSW — W 0—2 | .. | 759.0 | 760.3 | 757.8 | 28.2 | 26.7 | 31.0 | 23.4 | .. | .. | .. | .. | |
| SW — SSO 0—1 | ½ R | 759.4 | 760.7 | 758.6 | 29.2 | 28.1 | 32.6 | 25.2 | .. | .. | .. | .. | |
| S, NNW — NO 0-3 | ¾ R | 760.1 | 761.4 | 758.4 | 29.5 | 28.5 | 30.7 | 26.5 | 5 | .. | 11¼ | 10¾ | 2h p. ausgelaufen. 3¼ h p. Segel bei. 4h Maschine halt. 7¼ h Segel fest Maschine in Gang. |
| NO — NNO 0—4 | .. | 759.7 | 762.2 | 758.3 | 28.5 | 28.2 | 30.2 | 26.5 | 7 | .. | .. | 24 | 4½ h a. Masch. halt. |
| W — NO 0—1 | ¼ R | 759.3 | 760.5 | 758.3 | 28.3 | 28.6 | 31.0 | 26.2 | .. | .. | 17¾ | 6¼ | 2½ h p. Segel fest. Maschine in Gang. 7 h a. Segel bei. 8h a. Maschine halt. |
| W, N — NNO 0-3 | ¼ R | 759.4 | 761.0 | 757.8 | 28.4 | 28.2 | 30.0 | 26.7 | .. | .. | 4 | 20 | 12½ h. Segel fest. Maschine in Gang. |
| N — NNW 1—6 | .. | 759.2 | 760.3 | 757.8 | 28.0 | 27.9 | 29.2 | 26.9 | .. | .. | .. | 24 | 4½ h p. Maschine halt. Segel bei. |
| N — NNO 1—3 | .. | 759.3 | 760.7 | 757.8 | 28.5 | 28.7 | 32.0 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| N — NNO 0—4 | .. | 759.5 | 761.0 | 758.0 | 27.8 | 28.7 | 31.8 | 27.0 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — NNO 4—5 | .. | 759.8 | 761.6 | 758.4 | 27.8 | 28.3 | 30.3 | 27.2 | 1 | .. | .. | 24 | |

## December.

| Ort | Datum | Schiffsort Länge | Schiffsort Breite | General-Curs | Distanz | Schiffsweg | Hievon mit Dampf | Missgissung in Meilen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arab. Meer | 1 | 61° 58′ O | 12° 38′ N | W z N 3/4 N | 212 | 196 | .. | WSW | 26 |
| | 2 | 59 24 | 13 31 | W z N 3/4 N | 160 | 161 | .. | SW z S 1/2 S | 17 |
| | 3 | 56 58 | 13 50 | W 3/4 N | 144 | 133 | .. | SW 3/4 S | 23 |
| | 4 | 54 54 | 14 33 | W z N 3/4 N | 128 | 143 | .. | O z N | 17 |
| | 5 | 52 19 | 14 19 | W 1/2 S | 151 | 153 | .. | NO | 2 |
| Golf v. Aden | 6 | 50 46 | 13 49 | W z S 1/2 S | 95 | 103 | .. | SO z S 3/4 S | 25 |
| | 7 | 49 36 | 14 13 | W z N 1/2 N | 76 | 62 | .. | N z W 1/2 W | 26 |
| | 8 | 48 33 | 13 24 | SW 1/2 W | 75 | 83 | .. | NW z N 3/4 N | 19 |
| | 9 | 46 26 | 12 28 | WSW | 137 | 115 | .. | WSW | 23 |
| | 10 | 44 59 | 12 46 | .. | 89 | 78 | .. | W z N | 19 |
| Aden | 11 | Aden | | .. | 2 | 2 | .. | .. | |
| | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Rothes Meer | 13 | 42 52 | 13 29 | .. | 160 | 150 | .. | NW z W 1/4 W | 24 |
| | 14 | 41 22 | 15 57 | .. | 175 | 180 | .. | N 3/4 O | 8 |
| | 15 | 40 41 | 16 56 | NW z N | 71 | 70 | .. | W z S 1/2 S | 5 |
| | 16 | 40 26 | 17 17 | NW 3/4 N | 25 | 13 | .. | NW | 12 |
| | 17 | 39 14 | 19 11 | NW z N 3/8 N | 134 | 138 | 138 | SW 3/8 S | 9 |
| | 18 | 38 53 | 21 19 | N 3/4 W | 130 | 138 | 138 | SO 1/2 O | 6 |
| | 19 | Djeddah | | .. | 14 | 14 | 14 | .. | |
| | 20 | 37 38 | 22 47 | .. | 121 | 111 | 111 | W 1/2 N | 21 |
| | 21 | 36 14 | 24 48 | NW z N | 143 | 142 | 140 | W z S | 8 |
| | 22 | 34 32 | 26 53 | NW 3/4 N | 155 | 152 | 152 | W z S | 11 |
| | 23 | 32 52 | 28 55 | .. | 145 | 152 | 152 | S z W | 5 |
| | 24 | Suez | | .. | 61 | 61 | 61 | N | 4 |
| Suez | 25 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 26 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| | 27 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |
| Port Saïd | 28 | 32 21 | 30 18 | .. | 26 | 26 | 26 | .. | |
| | 29 | 32 19 | 30 52 | .. | 37 | 37 | 37 | .. | |
| | 30 | Port Saïd | | .. | 24 | 24 | 24 | .. | |
| | 31 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | |

**December.**

| Windrichtung und Stärke | Niederschlag | Barometer Mittel | Barometer Maximum | Barometer Minimum | Wassertemperatur im Mittag | Thermometer Mittel | Thermometer Maximum | Thermometer Minimum | In See gesichtete Schiffe Dampfer | In See gesichtete Schiffe Segler | Eigene Bewegungsart unter Dampf | Eigene Bewegungsart unter Segel | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NNO 5—6 | .. | 760.5 | 761.8 | 759.0 | 27.5 | 27.7 | 30.0 | 26.2 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — NNO 4—6 | .. | 760.9 | 762.0 | 759.8 | 26.8 | 27.4 | 32.3 | 25.4 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — NNO 1—5 | .. | 761.5 | 763.3 | 760.3 | 22.5 | 26.0 | 27.5 | 24.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| N — NO 2—5 | .. | 761.9 | 763.8 | 760.5 | 25.5 | 26.2 | 29.8 | 24.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| N — ONO 2—5 | .. | 762.1 | 763.3 | 761.0 | 26.0 | 25.7 | 28.6 | 24.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| NNO — OSO 1—4 | .. | 762.5 | 764.0 | 761.4 | 25.5 | 25.2 | 26.6 | 24.2 | .. | .. | .. | 24 | |
| NO — O 1—2 | .. | 763.1 | 765.0 | 761.4 | 25.5 | 24.8 | 26.2 | 23.8 | .. | .. | .. | 24 | |
| SO — ONO 1—4 | .. | 763.7 | 765.0 | 762.4 | 25.2 | 25.1 | 28.0 | 22.5 | .. | .. | .. | 24 | |
| O — SO 1—4 | .. | 763.7 | 765.0 | 762.2 | 24.5 | 24.5 | 25.7 | 23.5 | 5 | 1 | .. | 24 | |
| O 1—4 | .. | 763.6 | 766.0 | 761.8 | 25.5 | 24.4 | 25.6 | 23.0 | 1 | 1 | .. | 24 | |
| O 2—4 | .. | 763.1 | 763.8 | 762.4 | 24.8 | 24.9 | 27.8 | 22.7 | .. | .. | .. | 1 | 1 h p. unter Segel ausgelaufen. |
| S, O — NO 0—2 | .. | 762.0 | 762.6 | 761.5 | 24.6 | 23.6 | 25.3 | 21.0 | .. | .. | .. | .. | |
| ONO — SO 1—6 | .. | 761.5 | 762.0 | 760.9 | 25.2 | 25.2 | 26.0 | 24.5 | 7 | .. | .. | 21½ | 2½ h p. unter Segel ausgelaufen. 6½ h a. Perim-Insel passirt. |
| SSO — SW 2—7 | .. | 761.0 | 763.1 | 760.2 | 25.5 | 26.1 | 27.7 | 25.3 | 4 | .. | .. | 24 | |
| OSO — S 0—5 | .. | 762.6 | 765.0 | 762.0 | 25.8 | 26.5 | 28.5 | 25.2 | 7 | .. | .. | 24 | |
| S — SSO 0—1 | .. | 762.7 | 764.2 | 762.0 | 26.3 | 26.7 | 28.6 | 25.5 | 5 | .. | .. | 24 | |
| SSO - WSW, N 0-4 | 1¼ R | 761.8 | 762.8 | 760.8 | 27.5 | 26.6 | 28.0 | 26.0 | 5 | .. | 24 | .. | |
| NNW — N 0—4 | .. | 761.4 | 762.4 | 760.3 | 28.0 | 26.9 | 32.1 | 24.6 | 1 | .. | 24 | .. | |
| NNW, NNO - O 0-2 | .. | 760.4 | 761.3 | 759.8 | 28.4 | 25.9 | 31.4 | 22.5 | .. | .. | 2½ | .. | 2½ h. p. vor Djeddah geankert. |
| NW — NNO 1—7 | .. | 761.1 | 762.8 | 759.5 | 28.5 | 25.7 | 29.5 | 23.2 | .. | .. | 18¾ | .. | 5¼ h p. ausgelaufen. |
| OSO — NNW 1—2 | .. | 763.0 | 765.0 | 762.3 | 25.5 | 25.6 | 28.6 | 23.8 | 2 | .. | 21 | 3 | |
| NNO — NNW 2-4 | .. | 764.3 | 766.7 | 763.0 | 24.5 | 23.2 | 24.3 | 22.3 | 3 | .. | 24 | .. | |
| N — NW 1—3 | .. | 763.6 | 765.0 | 762.7 | 20.2 | 19.0 | 21.0 | 17.2 | 6 | .. | 24 | .. | |
| N — NW 0—2 | .. | 761.4 | 763.8 | 759.8 | 21.3 | 15.5 | 21.0 | 10.7 | 3 | .. | 11¼ | .. | 11¼ h p. eingelaufen. |
| SW — N 0—2 | .. | 761.6 | 762.6 | 760.8 | 22.3 | 17.7 | 21.7 | 13.8 | .. | .. | .. | .. | |
| N — ONO 0—2 | .. | 762.0 | 762.6 | 760.9 | 21.5 | 17.1 | 26.0 | 11.8 | .. | .. | .. | .. | |
| SW — NO 0—1 | 5¾ R | 762.6 | 763.8 | 761.9 | 21.5 | 17.2 | 23.2 | 13.8 | .. | .. | .. | .. | |
| NO — NNW 0—2 | .. | 764.7 | 766.3 | 763.8 | 20.6 | 15.3 | 22.3 | 11.4 | 4 | .. | 5¾ | .. | 6¼ h a. in den Canal eingelaufen. |
| NO — N 0—1 | .. | 763.7 | 765.2 | 762.3 | 20.5 | 16.6 | 22.6 | 10.0 | 3 | .. | {4 / 4½ | .. | 4 h p. vor Ismailia geankert. 7½ h a. in den Canal. |
| NO — S 0—3 | ½ R | 762.5 | 762.9 | 761.9 | 21.0 | 17.0 | 19.9 | 15.2 | 10 | .. | 6 | .. | 6 h p. vor Port Said geankert. |
| NO — N 0—1 | .. | 762.6 | 763.1 | 762.3 | 20.8 | 16.6 | 19.7 | 14.8 | .. | .. | .. | .. | |

## Tabelle III a.

## Fahrten im

| Reise von | Reise nach | Abfahrts-Datum | | h | Ankunfts-Datum | | h | Reise-dauer Tage | Reise-dauer Stunden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ocean $\lambda = 77° 50'$ O $\varphi = 3° 18'$ S | Bencoelen | Jan. | 1 | 0 a | Jan. | 26 | 6 p | 25 | 18 |
| Bencoelen | Batavia | „ | 29 | 9 a | Febr. | 3 | 2 p | 5 | 5 |
| Batavia | Third Point | Febr. | 12 | 11 a | „ | 14 | 11 p | 2 | 12 |
| Third Point | Singapore | „ | 15 | 6 a | „ | 18 | 2 p | 3 | 8 |
| Singapore | Sarawak | „ | 26 | 10 a | März | 3 | 8 p | 5 | 5 |
| Sarawak | Rhede von Bankok | März | 7 | 2 p | „ | 15 | 8 p | 8 | 6 |
| Rhede von Bangkok | Tanquala Isl. | „ | 25 | 5 p | April | 1 | 9 p | 6 | 16 |
| Tanquala Isl. | Cocosnuss-Bai | April | 1 | 5 p | „ | 4 | 9 p | 3 | 4 |
| Cocosnuss-Bai | Saigon | „ | 5 | 4 a | „ | 5 | 11 a | .. | 7 |
| Saigon | Labuan | „ | 8 | 9 a | „ | 16 | 11 a | 8 | 2 |
| Labuan | Brunifluss | „ | 18 | 7 a | „ | 18 | 10 a | .. | 3½ |
| Brunifluss | Manila | „ | 19 | 6 a | „ | 23 | 10 p | 4 | 16½ |
| Manila | Hongkong | „ | 29 | 8 a | Mai | 5 | 11 a | 6 | 3 |
| Hongkong | Bill-Isl. | Mai | 15 | 2 p | „ | 16 | 7 p | 1 | 5 |
| Bill-Isl. | Swatow | „ | 17 | 5 a | „ | 17 | 7 a | .. | 2 |
| Swatow | Amoy | „ | 19 | 11½ a | „ | 20 | 3 p | 1 | 3½ |
| Amoy | Ankerplatz Gutzlaff | „ | 23 | 2 p | „ | 27 | 5 p | 4 | 3 |
| Ankerplatz Gutzlaff | Außenleuchtschiff | „ | 27 | 9 p | „ | 28 | 3 a | .. | 6 |
| Außenleuchtschiff | Shanghai | „ | 28 | 7 a | „ | 28 | 1½ p | .. | 6½ |
| Shanghai | Chefoo | Juni | 11 | 9 a | Juni | 16 | 10 a | 5 | 1 |
| Chefoo | Nagasaki | „ | 19 | 7 a | „ | 29 | 8¼ a | 10 | 1¼ |
| Nagasaki | Simonoseki | Juli | 5 | 7 a | Juli | 6 | 8 a | 1 | 1 |
| Simonoseki | Mitsuga Hama | „ | 7 | 5½ a | „ | 7 | 7¼ p | .. | 13¾ |
| Mitsuga Hama | Noosaki | „ | 8 | 4½ a | „ | 8 | 5½ p | .. | 13 |
| Noosaki | Kobé | „ | 9 | 4½ a | „ | 9 | 3 p | .. | 10½ |
| Kobé | Yokohama | „ | 20 | 7 p | „ | 25 | 10 a | 4 | 15 |
| Yokohama | Kobé | Aug. | 25 | 10 a | Aug. | 31 | 6½ a | 5 | 20½ |
| Kobé | Hiroshima | Sept. | 2 | 5 a | Sept. | 2 | 6 p | .. | 13 |
| Hiroshima | Matsou | „ | 3 | 5 a | „ | 12 | 3 p | 9 | 10 |
| Matsou | Hongkong | „ | 14 | 9 a | „ | 17 | 10 a | 3 | 1 |
| Hongkong | Singapore | Oct. | 27 | 5 p | Nov. | 5 | 8 a | 8 | 15 |
| Singapore | Malacca | Nov. | 12 | 8 a | „ | 13 | 2¾ a | .. | 18¾ |
| Malacca | Delhi | „ | 14 | 6 a | „ | 15 | 4 p | 1 | 10 |
| Delhi | Penang | „ | 18 | 3 p | „ | 19 | 0 | .. | 21 |
| Penang | Rangoon Flussmünd. | „ | 20 | 3¾ p | „ | 25 | 2½ a | 4 | 10¾ |
| Rangoon Flussmünd. | Rangoon | „ | 25 | 11¼ a | „ | 25 | 4 p | .. | 4¾ |
| Rangoon | Ankerplatz Golf von Martaban | Dec. | 5 | 2¾ p | Dec. | 5 | 9½ p | .. | 6¾ |
| Ankerplatz Golf von Martaban | Maulmein | „ | 6 | 3 a | „ | 6 | 5½ p | .. | 14½ |
| Maulmein | Salanga | „ | 12 | 6½ a | „ | 17 | 5½ p | 5 | 11 |
| Salanga | Lancava | „ | 19 | 6½ a | „ | 20 | 11 a | 1 | 4½ |
| Lancava | Quedah | „ | 21 | 7½ a | „ | 21 | 5½ p | .. | 10 |
| Quedah | Nordcanal Penang | „ | 23 | 6½ a | „ | 23 | 12 p | .. | 17½ |
| Nordcanal Penang | Penang | „ | 24 | 7½ a | „ | 24 | 9 a | .. | 1½ |
| Penang | In See $\lambda = 97° 41'$ O $\varphi = 5° 37'$ N | „ | 30 | 3 p | „ | 31 | 12 p | 1 | 9 |

## Jahre 1885.

| Distanz | | Dampf | | | Segel | | | Mittel pro Stunde mit | | Durchschnittsgeschwindigkeit für die kürzere Route | Gesammtsumme | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | In See | |
| directe | zurückgelegte | Tage | Stunden | Seemeilen | Tage | Stunden | Seemeilen | Dampf | Segel | | Dampf | Segel | Dampf und Segel | Tage | Stunden |
| 1372 | 1534 | .. | 22 1/5 | 116 | 24 | 19 4/5 | 1418 | 5.2 | 2.7 | 2.2 | 116 | 1418 | 1534 | 25 | 18 |
| 340 | 375 | 2 | 4 | 257 | 3 | 1 | 118 | 4.9 | 1.6 | 2.7 | 373 | 1536 | 1909 | 30 | 23 |
| 230 | 230 | 2 | 12 | 230 | .. | .. | .. | 3.8 | .. | .. | 603 | 1536 | 2139 | 33 | 11 |
| 307 | 57 | 2 | 14 | 292 | .. | 18 | 65 | 4.7 | 3.6 | 3.8 | 895 | 1601 | 2496 | 36 | 19 |
| 430 | 567 | 2 | 17 | 292 | 2 | 12 | 275 | 4.5 | 4.6 | 3.4 | 1187 | 1876 | 3063 | 42 | .. |
| 963 | 1048 | .. | 21 1/2 | 114 | 7 | 8 1/2 | 934 | 5.3 | 5.4 | 4.8 | 1301 | 2810 | 4111 | 50 | 6 |
| 245 | 546 | .. | 15 | 72 | 6 | 1 | 474 | 4.8 | 3.2 | 1.5 | 1373 | 3284 | 4657 | 56 | 22 |
| 350 | 374 | 2 | 11 1/2 | 317 | .. | 16 1/2 | 57 | 5.3 | 3.6 | 4.6 | 1690 | 3341 | 5031 | 60 | 2 |
| 45 | 45 | .. | 7 | 45 | .. | .. | .. | 6.4 | .. | 6.4 | 1735 | 3341 | 5076 | 60 | 9 |
| 625 | 753 | 4 | 13 1/2 | 324 | 5 | 12 1/2 | 429 | 5.3 | 3.2 | 3.2 | 2059 | 3770 | 5829 | 68 | 11 |
| 21 | 21 | 2 | 3 1/2 | 21 | .. | .. | .. | 6.0 | .. | 5.0 | 2080 | 3770 | 5850 | 68 | 15 |
| 687 | 687 | 1 | 16 1/2 | 687 | .. | .. | .. | 6.0 | .. | 6.0 | 2767 | 3770 | 6537 | 73 | 7 |
| 594 | 627 | .. | 1 | 312 | 4 | 1 1/2 | 315 | 6.5 | 3.3 | 4.1 | 3079 | 4085 | 7164 | 79 | 10 |
| 182 | 182 | 1 | 5 | 182 | .. | .. | .. | 6.3 | .. | 6.3 | 3261 | 4085 | 7346 | 80 | 15 |
| 9 | 9 | .. | 2 | 9 | .. | .. | .. | 4.5 | .. | 4.5 | 3270 | 4085 | 7355 | 80 | 17 |
| 120 | 120 | 1 | 8 1/2 | 120 | .. | .. | .. | 4.4 | .. | 4.4 | 3390 | 4085 | 7475 | 81 | 20 1/2 |
| 495 | 553 | 1 | 10 1/2 | 187 | 2 | 17 1/2 | 366 | 5.5 | 5.5 | 4.9 | 3570 | 4451 | 8028 | 85 | 23 1/2 |
| 24 | 24 | .. | 6 | 24 | .. | .. | .. | 4.0 | .. | 4.0 | 2601 | 4451 | 8952 | 86 | 5 1/2 |
| 46 | 46 | .. | 6 1/2 | 46 | .. | .. | .. | 7.0 | .. | 7.0 | 3647 | 4451 | 8998 | 86 | 12 |
| 488 | 528 | 1 | 10 | 198 | 3 | 15 | 330 | 5.8 | 3.8 | 4.0 | 3845 | 4781 | 8626 | 91 | 13 |
| 560 | 705 | 1 | 21 1/4 | 277 | 8 | 4 | 428 | 6.2 | 2.2 | 2.3 | 4122 | 5209 | 9331 | 101 | 14 1/4 |
| 144 | 144 | 1 | 1 | 144 | .. | .. | .. | 5.8 | .. | 5.8 | 4266 | 5209 | 9475 | 102 | 15 1/4 |
| 92 | 92 | .. | 13 3/4 | 92 | .. | .. | .. | 6.6 | .. | 6.6 | 4358 | 5209 | 9567 | 103 | 5 |
| 74 | 74 | .. | 13 | 74 | .. | .. | .. | 5.7 | .. | 5.7 | 4132 | 5209 | 9641 | 103 | 18 |
| 72 | 72 | .. | 10 1/2 | 72 | .. | .. | .. | 7.0 | .. | 7.0 | 4504 | 5209 | 9713 | 104 | 4 1/2 |
| 356 | 364 | 1 | 9 1/2 | 198 | 3 | 5 1/2 | 166 | 6.0 | 2.2 | 3.2 | 4702 | 5375 | 10077 | 108 | 19 1/2 |
| 356 | 637 | 2 | 3 | 247 | 3 | 17 1/2 | 290 | 4.8 | 3.2 | 2.5 | 4949 | 5665 | 10614 | 114 | 16 |
| 80 | 80 | .. | 18 | 80 | .. | .. | .. | 6.2 | .. | 6.2 | 5029 | 5665 | 10694 | 115 | 5 |
| 913 | 1054 | 3 | 23 | 645 | 5 | 11 | 409 | 6.8 | 3.1 | 4.0 | 5674 | 6074 | 11748 | 124 | 15 |
| 441 | 450 | .. | 3 1/2 | 14 | 2 | 21 1/2 | 436 | 4.8 | 6.2 | 6.0 | 5688 | 6510 | 12198 | 127 | 16 |
| 1420 | 1420 | 3 | 22 | 707 | 4 | 17 | 713 | 7.5 | 6.3 | 6.9 | 6395 | 7223 | 13618 | 136 | 7 |
| 116 | 116 | .. | 18 3/4 | 116 | .. | .. | .. | 6.2 | .. | 6.4 | 6511 | 7223 | 13734 | 137 | 1 3/4 |
| 242 | 242 | 1 | 10 | 242 | .. | .. | .. | 7.1 | .. | 7.1 | 6753 | 7223 | 13976 | 138 | 11 3/4 |
| 141 | 141 | .. | 21 | 141 | .. | .. | .. | 6.6 | .. | 6.6 | 6894 | 7223 | 14117 | 139 | 8 3/4 |
| 726 | 758 | 4 | 7 3/4 | 756 | .. | 3 | 2 | 7.2 | 0.6 | 6.8 | 7650 | 7225 | 14875 | 143 | 19 1/2 |
| 30 | 30 | .. | 4 3/4 | 30 | .. | .. | .. | 6.4 | .. | .. | 7680 | 7225 | 14905 | 143 | 23 1/2 |
| 42 | 42 | .. | 6 3/4 | 42 | .. | .. | .. | 6.2 | .. | 6.4 | 7722 | 7225 | 14947 | 144 | 6 1/4 |
| 91 | 100 | .. | 14 1/2 | 100 | .. | .. | .. | 7.0 | .. | 6.4 | 7822 | 7225 | 15047 | 144 | 21 |
| 547 | 551 | .. | 7 3/4 | 60 | 5 | 3 | 491 | 7.8 | 3.9 | 4.2 | 7882 | 7715 | 15598 | 150 | 8 |
| 135 | 141 | .. | 4 1/2 | 28 | 1 | .. | 113 | 6.7 | 4.7 | 4.7 | 7910 | 7828 | 15739 | 151 | 12 1/2 |
| 34 | 37 | .. | 3 | 22 | .. | 7 | 15 | 7.3 | 2.1 | 3.4 | 7932 | 7843 | 15776 | 151 | 22 1/2 |
| 35 | 38 | .. | .. | .. | .. | 17 1/2 | 38 | .. | 2.1 | 2.0 | 7932 | 7881 | 15814 | 152 | 16 |
| 8 | 8 | .. | 1 1/2 | 8 | .. | .. | .. | 5.3 | .. | 5.3 | 7940 | 7881 | 15822 | 152 | 17 1/2 |
| 198 | 199 | .. | 2 | 15 | 1 | 7 | 184 | 7.1 | 5.9 | 6.0 | 7955 | 8065 | 16021 | 154 | 2 1/2 |

**Tabelle III b.**

## Fahrten im

| Reise | | Abfahrts- | | | Ankunfts- | | | Reisedauer | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| von | nach | Datnm | | | | | | Tage | Stunden |
| | | | | h | | | h | | |
| Mitternachtspnnkt des 31. December 1885.. | Mittagspunkt des 1. Januar 1886 ...... | Dec. | 31 | 12 p | Jan. | 1 | 12 a | .. | 12 |
| Mittag 1. Jsnuar ... | Acheen ............. | Jan. | 1 | 12 a | „ | 1 | 6 1/2 p | .. | 6 1/2 |
| Acheen ............. | Gg. Sitolie (Nias) ... | „ | 5 | 6 1/2 a | „ | 9 | 2 p | 4 | 7 1/2 |
| Gg. Sitolie (Nias)... | Padang ............ | „ | 11 | 5 1/2 a | „ | 13 | 8 1/2 a | 2 | 3 |
| Padang ............ | Bencoelen .......... | „ | 22 | 5 2/4 a | „ | 23 | 4 p | 1 | 10 1/4 |
| Bencoelen.......... | Batavia ............ | „ | 27 | 8 1/2 a | „ | 31 | 4 p | 4 | 7 1/2 |
| Batavia............ | Soerabaya........... | Febr. | 5 | 2 p | Febr. | 8 | 1 p | 2 | 23 |
| Soerabaya.......... | Boeleleng ........... | „ | 17 | 8 1/4 a | „ | 18 | 8 1/2 p | 1 | 12 1/4 |
| Boeleleng .......... | Ampanam........... | „ | 20 | 5 1/4 p | „ | 21 | 3/4 p | .. | 19 1/2 |
| Ampanam .......... | Macassar........... | „ | 22 | 5 1/4 p | „ | 25 | 6 1/4 p | 3 | 1 |
| Macassar .......... | Kema .............. | März | 3 | 10 a | März | 12 | 1/2 p | 9 | 2 1/2 |
| Kema.............. | Zamboanga.......... | „ | 16 | 12 a | „ | 22 | 8 1/2 a | 5 | 20 1/2 |
| Zamboanga ........ | Palnan. ............ | „ | 23 | 7 a | „ | 29 | 7 a | 6 | .. |
| Paluan ............ | Manila.............. | „ | 29 | 5 1/4 p | „ | 30 | 2 1/4 p | .. | 21 |
| Manila............. | Tytam-Bai .......... | April | 6 | 8 1/4 a | April | 13 | 7 2/4 p | 7 | 11 1/2 |
| Tytam-Bai ......... | Hongkong........... | „ | 14 | 7 a | „ | 14 | 9 2/4 a | .. | 2 3/4 |
| Hongkong.......... | Canton ............. | „ | 22 | 5 1/2 a | „ | 22 | 3 p | .. | 9 1/2 |
| Canton ............ | Bocca Tigris ........ | Mai | 2 | 1/2 p | Mai | 2 | 6 3/4 p | .. | 6 1/4 |
| Bocca Tigris ....... | Hongkong........... | „ | 3 | 5 a | „ | 3 | 11 1/2 a | .. | 6 1/2 |
| Hongkong.......... | Bill-Isl. ............ | „ | 6 | 8 a | „ | 9 | 5 1/2 p | 3 | 9 1/2 |
| Bill-Isl. ........... | Swatow............. | „ | 9 | 7 p | „ | 9 | 8 2/4 p | .. | 1 2/4 |
| Swatow............ | Tong-sha........... | „ | 15 | 11 a | „ | 17 | 1 1/2 a | 1 | 14 1/2 |
| Tong-sha .......... | Min Riff............ | „ | 17 | 6 1/4 a | „ | 17 | 7 1/2 a | .. | 1 1/4 |
| Min Riff........... | Foochow ........... | „ | 17 | 9 a | „ | 17 | 3 p | .. | 6 |
| Foochow ........... | Bullock Hr. ......... | „ | 20 | 7 1/4 a | „ | 21 | 4 p | 1 | 8 3/4 |
| Bullock Hr. ........ | Ningpo ............ | „ | 22 | 7 1/2 a | „ | 23 | 3 1/2 p | 1 | 8 |
| Ningpo ............ | Rngged Isl. ......... | „ | 25 | 2 p | „ | 25 | 11 p | .. | 9 |
| Rugged Isl. ........ | Shaughai............ | „ | 26 | 4 1/2 a | „ | 26 | 5 1/2 p | .. | 13 |
| Shanghai .......... | Port Hamilton....... | Juni | 5 | 1/2 p | Juni | 8 | 2 1/4 p | 3 | 1 2/4 |
| Port Hamilton...... | Fnsan ............. | „ | 9 | 5 p | „ | 10 | 3 1/4 p | .. | 22 2/4 |
| Fusan ............. | Gensan ............ | „ | 12 | 6 1/2 a | „ | 14 | 8 1/2 a | 2 | 2 |
| Gensan. ........... | Wlsdiwostok........ | „ | 15 | 3 1/2 p | „ | 17 | 5 p | 2 | 1 1/2 |
| Wladiwostok ....... | Karsakowsk ......... | „ | 23 | 2 3/4 p | „ | 28 | 7 1/4 a | 4 | 16 1/2 |
| Karsakowsk ........ | Petropawlowsk....... | „ | 30 | 8 1/2 a | Juli | 11 | 6 3/4 a | 7 | 22 1/4 |
| Petropawlowsk ..... | Hakodate .......... | Juli | 19 | 10 1/2 a | „ | 31 | 1/2 a | 11 | 14 |
| Hakodate .......... | Yokohama .......... | Aug. | 5 | 11 a | Aug. | 10 | 9 a | 4 | 22 |
| Yokohama ......... | Kobé ............... | „ | 31 | 0 | Sept. | 2 | 8 1/4 a | 2 | 20 1/4 |
| Kobé .............. | Simomnra........... | Sept. | 9 | 8 a | „ | 9 | 3 1/2 p | .. | 7 1/2 |
| Simomura.......... | Obe-hato ........... | „ | 10 | 5 1/2 a | „ | 10 | 3 1/2 p | .. | 10 |
| Obe-hato........... | Himesima........... | „ | 12 | 8 a | „ | 12 | 5 2/4 [illegible] | .. | 9 3/4 |
| Hime-sima ......... | Simonoseki ......... | „ | 13 | 6 1/2 a | „ | 13 | 11 2/4 [illegible] | .. | 5 1/4 |
| Simonoseki......... | Nagasaki........... | „ | 14 | 1 p | „ | 15 | 3 1/4 [illegible] | 1 | 2 1/4 |
| Nagasaki .......... | Hongkong........... | „ | 30 | 9 1/2 a | Oct. | 9 | 9 1/2 a | 9 | .. |
| Hongkong.......... | Singapore .......... | Oct. | 18 | 8 1/2 a | „ | 28 | 12 a | 10 | 3 1/2 |
| Singapore.......... | Point de Galle....... | Nov. | 1 | 4 p | Nov. | 20 | 8 1/4 a | 18 | 16 1/4 |
| Point de Galle ..... | Aden .............. | „ | 22 | 2 p | Dec. | 10 | 1 p | 17 | 23 |
| Aden .............. | Djeddah ........... | Dec. | 12 | 2 1/2 p | „ | 18 | 2 1/2 p | 6 | .. |
| Djeddah ........... | Suez............... | „ | 19 | 5 1/4 p | „ | 23 | 11 1/4 p | 4 | 6 |
| Suez............... | Port Saïd .......... | „ | 28 | 6 1/2 a | „ | 29 | 6 p | 1 | 11 2/4 |

## Jahre 1886.

| Distanz | | Dampf | | | Segel | | | Mittel pro Stunde mit | | Durchschnittsgeschwindigkeit für die kürzere Route | Gesammtsumme | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | Dampf | Segel | Dampf und Segel | In See | |
| directe | zurückgelegte | Tage | Stunden | Seemeilen | Tage | Stunden | Seemeilen | Dampf | Segel | | | | | Tage | Stunden |
| 70 | 70 | .. | .. | .. | .. | 12 | 70 | .. | 5.8 | 5.8 | .. | 70 | 70 | .. | 12 |
| 35 | 35 | .. | .. | .. | .. | 6½ | 35 | .. | 5.4 | 5.4 | .. | 105 | 105 | .. | 18½ |
| 311 | 334 | 2 | 9¼ | 291 | 1 | 22¼ | 43 | 5.1 | 0.9 | 3.0 | 291 | 148 | 439 | 5 | 2 |
| 259 | 259 | 2 | .. | 254 | .. | 3 | 5 | 5.3 | 1.8 | 5.0 | 545 | 153 | 698 | 7 | 5 |
| 223 | 229 | 1 | 10¼ | 229 | .. | .. | .. | 6.7 | .. | 6.5 | 774 | 153 | 927 | 8 | 15¼ |
| 368 | 374 | .. | 15½ | 100 | 3 | 15½ | 274 | 6.2 | 3.1 | 3.5 | 874 | 427 | 1301 | 12 | 22¾ |
| 397 | 409 | .. | 8 | 47 | 2 | 15 | 362 | 5.9 | 5.7 | 5.6 | 921 | 789 | 1710 | 15 | 21¾ |
| 155 | 155 | .. | 17¼ | 13<br>89 | .. | 19 | 53 | 5.8 | 2.8 | 4.3 | 1023 | 842 | 1866 | 17 | 10 |
| 79 | 81 | .. | 1¾<br>9¾ | 10<br>61 | .. | 8 | 10 | 6.2 | 1.2 | 4.0 | 1094 | 852 | 1947 | 18 | 5½ |
| 298 | 306 | 1 | 13½ | 220 | 1 | 11½ | 86 | 5.8 | 2.4 | 4.0 | 1314 | 938 | 2252 | 21 | 6½ |
| 694 | 742 | 5 | 5½ | 38<br>544 | 3 | 21 | 160 | 4.1 | 2.3 | 3.1 | 1896 | 1098 | 2994 | 30 | 9 |
| 398 | 438 | 1 | 20½ | 227 | 4 | .. | 211 | 5.1 | 2.2 | 2.8 | 2123 | 1309 | 3432 | 36 | 6 |
| 417 | 432 | 2 | 22½ | 27<br>299 | 3 | 1½ | 107 | 4.4 | 1.4 | 3.0 | 2449 | 1416 | 3865 | 42 | 6 |
| 115 | 115 | .. | 21 | 115 | .. | .. | .. | 5.4 | .. | 5.4 | 2564 | 1416 | 3980 | 43 | 2½ |
| 634 | 628 | 2 | 6¾ | 306 | 5 | 4¾ | 322 | 5.6 | 1.3 | 3.4 | 2870 | 1738 | 4608 | 50 | 14 |
| 12 | 12 | .. | 2¾ | 12 | .. | .. | .. | 4.4 | .. | 4.4 | 2882 | 1738 | 4610 | 50 | 16¾ |
| 82 | 82 | .. | 9½ | 82 | .. | .. | .. | 8.6 | .. | 8.6 | 2964 | 1738 | 4702 | 51 | 2¼ |
| 34 | 34 | .. | 6¼ | 34 | .. | .. | .. | 5.4 | .. | 5.4 | 2998 | 1738 | 4736 | 51 | 8½ |
| 48 | 48 | .. | 6½ | 48 | .. | .. | .. | 7.4 | .. | 7.4 | 3046 | 1738 | 4784 | 51 | 15 |
| 182 | 342 | 1 | 5½ | 128 | 2 | 4 | 214 | 4.5 | 4.0 | 2.2 | 3183 | 1952 | 5135 | 55 | ½ |
| 9 | 9 | .. | 1¾ | 9 | .. | .. | .. | 5.3 | .. | 5.3 | 3192 | 1952 | 5144 | 55 | 2¼ |
| 269 | 249 | 1 | 14½ | 249 | .. | .. | .. | 6.5 | .. | 6.9 | 3441 | 1952 | 5393 | 56 | 16¾ |
| 8 | 8 | .. | 1¼ | 8 | .. | .. | .. | 7.0 | .. | 7.0 | 3449 | 1952 | 5401 | 56 | 18 |
| 28 | 28 | .. | 6 | 28 | .. | .. | .. | 4.7 | .. | 4.7 | 3477 | 1952 | 5429 | 57 | .. |
| 160 | 172 | .. | 12 | 80 | .. | 20¾ | 92 | 6.6 | 4.4 | 3.1 | 3557 | 2044 | 5601 | 58 | 8¾ |
| 199 | 226 | 1 | 8 | 226 | .. | .. | .. | 6.1 | .. | 6.2 | 3783 | 2044 | 5827 | 59 | 16¾ |
| 56 | 56 | .. | 3½ | 21 | .. | 5½ | 35 | 6.4 | 6.3 | 6.3 | 3804 | 2079 | 5883 | 60 | 1¾ |
| 78 | 78 | .. | 13 | 78 | .. | .. | .. | 6.0 | .. | 6.0 | 3882 | 2079 | 5961 | 60 | 14¾ |
| 378 | 378 | 1 | 11½ | 237 | 1 | 14¼ | 141 | 6.8 | 5.7 | 5.1 | 4119 | 2200 | 6339 | 63 | 16½ |
| 123 | 123 | .. | 16¼ | 115 | .. | 6½ | 75 | 7.1 | 1.1 | 5.4 | 4234 | 2228 | 6462 | 64 | 15¼ |
| 311 | 311 | .. | 16 | 110 | 1 | 10 | 201 | 6.9 | 5.9 | 6.2 | 4344 | 2429 | 6773 | 66 | 17¼ |
| 321 | 321 | 1 | 23¾ | 316 | .. | 1¾ | 5 | 6.6 | 3.0 | 6.5 | 4660 | 2434 | 7094 | 68 | 18¾ |
| 565 | 583 | 1 | 20¼ | 300 | 2 | 20¼ | 283 | 4.1 | 6.9 | 5.2 | 4960 | 2717 | 7677 | 73 | 11¼ |
| 828 | 836 | 2 | 22¾ | 379 | 4 | 23½ | 457 | 3.8 | 5.8 | 4.4 | 5339 | 3174 | 8513 | 81 | 9½ |
| 1077 | 1430 | 4 | 5¼ | 699 | 7 | 8¾ | 731 | 4.1 | 6.9 | 3.9 | 6038 | 3905 | 9943 | 92 | 23½ |
| 525 | 563 | 3 | 7¾ | 499 | 1 | 11 | 64 | 1.8 | 6.2 | 4.9 | 6537 | 3969 | 10506 | 97 | 21½ |
| 348 | 349 | 2 | 17¼ | 343 | .. | 3 | 6 | 2.0 | 5.4 | 5.1 | 6880 | 3975 | 10855 | 100 | 17¼ |
| 54 | 51 | .. | 7½ | 51 | .. | .. | .. | .. | 6.8 | 7.2 | 6931 | 3975 | 10906 | 101 | 1¼ |
| 84 | 76 | .. | 10 | 76 | .. | .. | .. | .. | 7.6 | 8.4 | 7007 | 3975 | 10982 | 101 | 11¼ |
| 72 | 63 | .. | 9¾ | 63 | .. | .. | .. | .. | 6.4 | 7.4 | 7070 | 3975 | 11045 | 101 | 21 |
| 38 | 35 | .. | 5¼ | 35 | .. | .. | .. | .. | 6.7 | 7.2 | 7105 | 3975 | 11080 | 102 | 2¼ |
| 144 | 155 | .. | 15½ | 108 | .. | 10¾ | 47 | 4.4 | 7.0 | 5.5 | 7213 | 4022 | 11235 | 103 | 4¼ |
| 1073 | 1037 | .. | 8¼ | 55 | 8 | 15¾ | 982 | 4.6 | 6.7 | 5.0 | 7268 | 5004 | 12272 | 112 | 4½ |
| 1420 | 1281 | 3 | 14¼ | 602 | 6 | 13¼ | 679 | 4.3 | 6.9 | 5.8 | 7870 | 5683 | 13553 | 122 | 8 |
| 1495 | 1908 | 5 | 18 | 934 | 12 | 22¼ | 975 | 3.1 | 6.7 | 3.3 | 8804 | 6658 | 15462 | 141 | ¼ |
| 2158 | 2092 | 1 | 9 | 216 | 16 | 14 | 1876 | 4.7 | 6.6 | 5.0 | 9020 | 8534 | 17554 | 158 | 23¼ |
| 711 | 703 | 1 | 2½ | 290 | 3 | 21½ | 413 | 4.4 | 5.7 | .. | 9310 | 8947 | 18257 | 164 | 20 |
| 635 | 618 | 4 | 3 | 616 | .. | 3 | 2 | 0.7 | 6.2 | 6.2 | 9926 | 8949 | 18875 | 169 | 5¼ |
| 87 | 87 | .. | 17¾ | 87 | .. | .. | .. | .. | 4.9 | 4.2 | 10011 | 8949 | 18960 | 169 | 23 |

Tabelle IV a.

## Gesichtete fremde Kriegsschiffe im Jahre 1885.

| Nation | Name | Gattung | Wo | Wann | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| England | *Curaçao* | Corvette | Singapore<br>Hongkong | Februar<br>September | |
| | *Victor Emanuel* | Hulk | „ | Mai | Kasernschiff |
| | *Wivern* | Thurmschiff | „ | „ | Küstenvertheidiger |
| | *Champion* | Corvette | „<br>Nagasaki | „<br>Juni | |
| | *Albatross* | Glattdeck-Corvette | „ | „ | |
| | *Midge* | Kanonenboot 1. Cl. | „ | „ | |
| | *Cockchafer* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Esk* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Tweed* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Vigilant* | Radaviso | „ | „ | |
| | *Glenogle* | gecharterte Handelsdampfer | Hongkong | Mai | |
| | *Pembroke Castle* | | „ | „ | |
| | *Rosetta* | | „ | „ | |
| | *India* | | „ | „ | |
| | *Linnet* | Kanonenboot 1. Cl. | Shanghai | „ | |
| | *Zephyr* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Wanderer* | „ 1. „ | Nagasaki | Juni | |
| | *Swift* | „ 1. „ | „ | Juli | |
| | *Wild Swan* | Glattdeck-Corvette | Yokohama | „ | |
| | *Daring* | „ | Hongkong | September | |
| | *Rambler* | Kanonenboot 1. Cl. | „ | „ | |
| | *Merlin* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Espoir* | „ 2. „ | „ | October | |
| | *Agamemnon* | Thurmschiff | „ | „ | |
| | *Audacious* | Casemattschiff | „ | „ | |
| | *Sapphire* | Corvette | Singapore<br>Penang | November | |
| | *Bacchante* | „ | Rangoon | „ | |
| | *Turquoise* | Glattdeck-Corvette | „ | „ | |
| | *Mariner* | Kanonenboot 1. Cl. | „ | „ | |
| | *Woodlark* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Clive* | Transportschiff | „ | „ | Schiffe der indischen Colonialmarine |
| | *Canning* | „ | „ | „ | |
| | *Enterprise* | Flotillendampfer | „ | „ | |
| | *Sir W. Peel* | Flussdampfer | „ | December | |
| 35 | *Investigator* | Vermessungsschiff | „ | „ | |
| Frankreich | *Magon* | Corvette | Singapore | Februar | |
| | *Primauget* | „ | „<br>Hongkong | „<br>Mai | |
| | *Tilsit* | Depôtschiff | Saigon | April | |
| | *Drac* | Transportaviso | „ | „ | |
| | *Saône* | Kanonenboot | „ | „ | |
| | *Aspic* | „ | „ | „ | |
| | *Lynx* | „ | „ | „ | |
| | *Jaguar* | Kanonenschaluppe | „ | „ | |
| | *Bouclier* | Kanonenboot | „ | „ | |
| | *Duchauffaut* | Gepanzerter Kreuzer | Yokohama<br>Hongkong | September<br>„ | |
| | *Turenne* | Kreuzer 2. Cl. | Hongkong | August | |
| 12 | *Vipère* | Kanonenboot | „ | September | |

| Nation | Name | Gattnng | Wo | Wann | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| Japan | *Banjo* | Kanonenboot | Shanghai | Mai | |
| | *Kai-Mu* | Schraubencorvette | Nagasaki | Juli | |
| | *Sei-ki-Kan* | Schraubenaviso | „ | „ | |
| | *Kasuga Kan* | Radaviso | Yokohama | August | |
| | *Kon-Go* | Gepanzerter Krenzer | „ | „ | |
| | *Tsukushi* | Rammkreuzer | „ | „ | |
| 7 | *Moshinm Kan* | Kanonenboot | „ | „ | |
| China | *Ling-feug* | Schraubenkreuzer | Hongkong | Mai | |
| | *Shang-hai* | Kanonenboot | Amoy | „ | |
| | *Kua-Hing* | Raddampfer | Shanghai | „ | |
| | *Tal-Ngan* | Kanonenboot | Chefoo | Juni | |
| | *Yang-Ouei* | Rammkrenzer | „ | „ | |
| | *Ting-Yuen* | Thurmschiff | Hongkong | September | |
| | *Chen-Yuen* | „ | „ | „ | |
| | *An-Lan* | Kanonenboot | „ | October | |
| 6 | *Tsi-Yuen* | Rammkrenzer | „ | „ | |
| Niederlande | *Gedeh* | Raddampfer | Batavia | Februar | Wachtschiff |
| | *Koning d. Neederlanden* | Rammschiff | „ | „ | |
| | *Hydrograaf* | Kanonenboot | „ | „ | Aufnahmsschiff |
| | *Tromp* | Kreuzer 1. Cl. | Penang | December | |
| 5 | *Samarang* | Kanonenboot | „ | „ | |
| Vereinigte Staaten von Nordamerika | *Palos* | Krenzer 4. Cl. | Hongkong | Mai | |
| | *Albert* | „ 2. „ | „ | „ | |
| | *Monocacy* | Raddampfer | Shanghai | „ | |
| | *Trenton* | Krenzer 2. Cl. | Inlandsee / Nagasaki | Juni | Flaggenschiff d. Contre-Admirals |
| | *Juniata* | „ 3. „ | „ | „ | |
| 6 | *Ossipee* | Schiff dritten Ranges | Kobé | August | |
| Deutschland | *Nautilus* | Kanonenboot | Shanghai | Mai | |
| 2 | *Iltis* | „ | Hongkong | October | |
| Russland | *Krayser* | Klippercorvette | Manila | April | |
| 2 | *Razboynik* | Klipper | Yokohama | Juli | Neuer Typ |
| Siam | *Siam-Mongkut* | Corvette | Bangkok | März | |
| 2 | *Apollo* | Raddampfer | Salanga / Penang | December | |
| Italien | *Christoforo Colombo* | Glattdeck-Corvette | Shanghai / Yokohama | Mai / August | |
| Portugal | *Estephania* | Corvette | Hongkong | Mai | |
| Spanien | *Aragon* | Corvette / Krenzer 1. Classe | Manila | April | |

**Tabelle IV b.**

## Gesichtete fremde Kriegsschiffe im Jahre 1886.

| Nation | Name | Gattung | Wo | Wann | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| England | *Flying Fish* | Glattdeck-Corvette | Manila | April | |
| | *Sapphire* | Schraubencorvette | Manila<br>Hongkong<br>Nagasaki | "<br>September | |
| | *Audacious* | Casemattschiff | Manila<br>Hongkong | April | Flagge d. Vice-Admirals Hamilton |
| | *Esk* | Kanonenboot | Hongkong | April<br>October | |
| | *Firebrand* | " | Hongkong<br>Pt. Hamilton<br>Nagasaki | April<br>Juni<br>October | |
| | *Midge* | " | Hongkong<br>Canton | April | |
| | *Swift* | " | Hongkong<br>Pt. Hamilton | "<br>Juni | |
| | *Tweed* | " | Hongkong | April<br>October | In Reserve |
| | *Wivern* | Thurmschiff | " | April<br>October | In Reserve |
| | *Vigilant* | Radaviso | " | April | |
| | *Constance* | Corvette | Hongkong<br>Pt. Hamilton | "<br>Juni | |
| | *Victor Emanuel* | Linienschiff | Hongkong | April<br>October | Hulk, Stationsschiff |
| | *Leander* | Kreuzer | " | April | |
| | *Albatross* | Kanonenboot | " | Mai | |
| | *Cleopatra* | Corvette | Pt. Hamilton | Juni | |
| | *Cockchafer* | Kanonenboot | Foochow<br>Nagasaki | Mai<br>September | |
| | *Espoir* | Kanonenboot | Hongkong | October | |
| | *Solent* | Torpedo u. Minen-Barkasse | " | " | |
| | *Satellite* | Glattdeck-Corvette | Singapore | " | |
| | *Penguin* | " | Aden | December | |
| | *Woodlark* | Kanonenboot | " | " | |
| | *Amberwitch* | Flotillendampfer | " | " | Indische Colonialmarine |
| | *Serapis* | Transportdampfer | Suez | " | |
| | *Egeria* | Glattdeck-Corvette | " | " | |
| | *Cygnet* | Kanonenboot | Suez<br>Port Saïd | " | |
| | *Himalaya* | Transportdampfer | Suezcanal | " | |
| | *Dalhousie* | " | " | " | Indische Colonialmarine |
| 28 | *Starling* | Kanonenboot | " | " | |
| Vereinigte Staaten | *Marion* | Schiff dritten Ranges | Hongkong<br>Cantonfluss | April | |
| | *Monocacy* | Raddampfer | Canton<br>Hongkong | "<br>October | |
| | *Alert* | Corvette | Hakodate | August | |
| 4 | *Ossipee* | " | Hongkong<br>Singapore | October<br>November | |

| Nation | Name | Gattung | Wo | Wann | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| Niederlande | *Tromp* | Kreuzer 1. Cl. | Acheen | Januar | |
| | *Samarang* | Kanonenboot | " | " | |
| | *Palembang* | " | " | " | |
| | *Sambas* | " | " | " | |
| | *Batavia* | " | Atschin<br>Batavia | " | |
| | *Bromo* | Raddampfer | Atschin | " | |
| | *Gedeh* | Hulk | Batavia | " | Hafenwachtschiff |
| | *de Ruyter* | Kreuzer 1. Cl. | Soerabaya | Februar | |
| | *Soerabaya* | Hulk | " | " | Hafenwachtschiff |
| | *Banka* | Raddampfer | " | " | |
| 11 | *Borneo* | " | Macassar | " | Stationsschiff |
| Deutschland | *Nautilus* | Kreuzer | Hongkong | April | |
| 2 | *Iltis* | Kanonenboot | " | " | |
| China | *An-Lan* | " | " | " | |
| | *Chien-lo* | " | " | " | |
| | *Hai-king-ching* | " | " | " | |
| | *Peng-chao-hai* | Kreuzer | " | " | |
| | *Tsi-Yuen* | Rammkreuzer | Nagasaki | September | |
| 6 | *Nan-Thin* | Kreuzer | " | " | Admiralschiff |
| Frankreich | *Vipère* | Kanonenboot | Hongkong<br>Fusan | April<br>Juni | |
| | *Turenne* | Panzerkreuzer | Pt.Hamilton<br>Hakodate | Juni<br>August | |
| | *Laclocheterie* | Kreuzer | Hongkong<br>Hakodate | October<br>August | |
| | *Primauguet* | " | " | " | |
| | *Sagittaire* | Kanonenboot | Singapore | October | |
| | *Capricorne* | " | Aden | December | |
| | *Parceval* | Corvette | Suez | " | |
| 8 | *Colombo* | Transportdampfer | Suezcanal | " | |
| Japan | *Naniwa-Kan* | Rammkreuzer | Yokohama | August | |
| 2 | *Ten-Rio* | Corvette | Nagasaki | September | |
| Spanien | *Velasco* | Kanonenboot | Hongkong | April | |
| Russland | *Wlad. Monomach* | Panzerkreuzer | Wladiwostok | Juni | Contre-Admiral-Flagge |
| | *Krayser* | Klipper | " | " | |
| | *Abreck* | " | " | " | |
| | *Nerpa* | Kanonenboot | " | " | |
| | *Tungus* | Schraubenschooner | Karsakowsk | Juli | |
| 6 | *Džigit* | Klipper | Petropawlowsk | " | |
| Siam | *Apollo* | Raddampfer | Malaccastr. | November | |
| Egypten | *Saaka* | Corvette | Port Saïd | December | |

Tabelle V.

## Gesichtete österreichisch-ungarische Handelsschiffe.

| Name | Gattung | Ort | Wann | Name des Kapitäns |
|---|---|---|---|---|
| | | **1885** | | |
| *Orion* ............ | Lloyddampfer | Hongkong | September | Mersa |
| *Pandora*.......... | " | " | October | Metel |
| | | **1886** | | |
| *Marietta Brailli* .. | Vollschiff | Soerabaya | Februar | Koilich |
| *Twilight* .......... | " | " | " | |
| *Berenice*.......... | Lloyddampfer | Hongkong | April | |
| *Amphitrite*........ | " | " | October | Gelčich |
| *Vorwärts* ......... | " | Singapore | " | |
| *Medusa*........... | " | " | " | Perini |
| *Orion* ............ | " | Aden | December | |
| *Oreste*............ | " | Suez | " | |
| *Thisbe*............ | " | Suezcanal | " | |
| *Juno*............. | " | Port Said | " | |
| *Hitra*.. .......... | Barkschiff | " | " | |

Tabelle VI.

## Verwendetes Maschinenbetriebs-Material.

| Material | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Einzeln-summe | Gesammt-summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Im Jahre 1885** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kohlen** (Tonnen) Fahrt | 13.5 | 55.9 | 33.8 | 97.8 | 76 | 31.6 | 37 | 19.8 | 55.5 | 17.4 | 89.2 | 226 | 550.1 | |
| Destilliren | 4.6 | 2.3 | 3.6 | 3.4 | 3.4 | 0.9 | 4 | 12.6 | 10.9 | .. | 5.9 | 10.8 | 62.4 | |
| Combüse | 3.1 | 2 | 3.1 | 3.3 | 3.1 | 3 | 3.1 | 3.1 | 3 | 3.1 | 3 | 3.1 | 36 | |
| Schmiede | 0.02 | .. | .. | 0.1 | 0.2 | 0.2 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 0.5 | 649 |
| **Öl** (Kilogr.) Fahrt | 174 | 469 | 225 | 695.5 | 431.5 | 230 | 265 | 152 | 347.5 | 119 | 482 | 125 | 3716 | |
| Reinigung | 31 | 16 | 26 | 11 | 18 | 18 | 26 | 35 | 32 | 25 | 1 | 9 | 226.5 | 3943 |
| **Mineralöl** Kilogr. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 56 | 119 | 27 | 156 | 39 | 397 | 397 |
| **Unschlitt** Kilogr. | 27 | 72 | 46 | 91 | 102 | 86 | 72 | .. | 5 | 2 | 14 | 5 | 522 | 522 |
| **Werg** (Kilogr.) Fahrt | 20 | 44 | 18 | 48 | 34 | 26 | 32 | 19 | 55 | 15 | 78 | 20 | 409 | |
| Reinigung | 37 | 30 | 34 | 23 | 37 | 45 | 76.5 | 59 | 58 | 38 | 41 | 44 | 522.5 | 931.5 |
| **Holz** | 0.4 | 0.4 | 0.2 | 0.5 | 0.6 | 0.4 | 0.4 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.5 | 4.5 | 4.5 |
| Wie oft geheizt | 4 | 4 | 2 | 5 | 6 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 3 | 5 | 45 | 45 |
| **Im Jahre 1886** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kohlen** (Tonnen) Fahrt | 51.6 | 29.3 | 80.5 | 22.6 | 52.9 | 64.6 | 51.7 | 44.5 | 40.3 | 34.6 | 57.8 | 76.1 | 606.5 | |
| Destilliren | 4 | 8.5 | 7.5 | 7.6 | 7.6 | 10.9 | 4.6 | 9.6 | 8.6 | 9.8 | 6.5 | 12.8 | 98.1 | |
| Combüse | 3.1 | 2.8 | 3.1 | 3 | 3.1 | 3 | 3.1 | 3.1 | 3 | 3.1 | 3 | 3.1 | 36.5 | |
| Schmiede | .. | .. | .. | 0.05 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 0.05 | 741.15 |
| **Öl** (Kilogr.) Fahrt | 382.5 | 226 | 730.3 | 205.5 | 411.5 | 445.5 | 491 | 374 | 282.5 | 258.5 | 499 | 521 | 4833.4 | |
| Reinigung | 8.5 | 20 | 11 | 19.5 | 12.5 | 13 | 6 | 13 | 17.5 | 26.5 | 26 | 33.5 | 217 | 5050 |
| **Mineralöl** Kilogr. | 137.4 | 64 | 201 | 52 | 91 | 71 | 32 | 15 | 44 | 70 | 91 | 91 | 659 | |
| **Unschlitt** Kilogr. | 4 | 6.5 | 4.5 | 4.5 | 6.5 | 9 | 31.5 | 26.5 | 4 | 4 | 1 | .. | 102.5 | 761.5 |
| **Werg** (Kilogr.) Fahrt | 52 | 28 | 24 | 24 | 44.5 | 42 | 37 | 26 | 27 | 26 | 49 | 56 | 487.5 | |
| Reinigung | 38 | 45 | 46 | 40 | 36.5 | 37 | 28 | 38 | 38 | 48.6 | 45 | 64 | 503.5 | 991 |
| **Holz** | 0.4 | 0.3 | 0.6 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | 10.0 | .. | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | 103.4 | 103.4 |
| Wie oft geheizt | 4 | 3 | 6 | 2 | 6 | 4 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 44 | 44 |

Tabelle VIII a.

## Preis und Provenienz des angekauften Maschinenbetriebs-Materiales im Jahre 1885.

| Monat | Ort | Provenienz | Kohle | | | Öl | | | Unschlitt | | | Werg | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Quantum (Tonnen) | Gattung | Betrag (Gulden) | Quantum (Kilogr.) | Gattung | Betrag (Gulden) | Quantum (Kilogr.) | Gattung | Betrag (Gulden) | Quantum (Kilogr.) | Gattung | Betrag (Gulden) |
| Januar | Bencoelen | Residentio | 6 | Sumatra | Geschenk | 330 | Palm | 82 | | | | | | |
| Februar | Batavia | Däudels | 60 | Cardiff | 1536 | | | | | | | | | |
| " | " | Möller | .. | | .. | 200 | " | 79 | 50 | Unschlitt | 29 | 150 | Baumwoll-abfälle | 159 |
| " | Singapore | Guthrio | 50 | " | 860 | | | | | | | | | |
| " | " | Gaggino | .. | | .. | 400 | Oliven | 422 | 100 | " | 61 | | | |
| März | Sarawak | Borneo Co. | 24 | Borneo | 348 | | | | | | | | | |
| " | Bangkok | Bjurling | .. | | .. | 150 | Castor | 58 | 100 | " | 33 | 100 | " | 61 |
| April | Saigon | Mess. fluv. | 45 | Cardiff | 1084 | | | | | | | | | |
| " | " | Ah Lee | .. | | .. | 207 | Palm | 70 | | | | | | |
| " | Labuan | Muara Coal Comp. | 28 | Borneo | 355 | | | | | | | | | |
| " | " | Ebramson | .. | .. | .. | 300 | " | 142 | | | | | | |
| " | Manila | Schultz | 40 | Cardiff | 1264 | 296 | " | 308 | | | | | | |
| Mai | Hongkong | Blackhead | 40 | " | 864 | 150 | Oliven | 122 | 100 | " | 54 | 100 | " | 54 |
| " | Amoy | N. Moalle | 26 | Austral | 468 | 160 | Tea | 54 | | | | | | |
| Juni | Shanghai | Lucini | 28 | Cardiff | 726 | 150 | Oliven | 164 | 94 | " | 34 | 51 | " | 24 |
| " | Chefoo | Fergusson | 16 | " | 496 | | | | | | | | | |
| " | Nagasaki | Powers | 10 | " | 371 | | | | | | | | | |
| | | | 12 | Takasima | 109 | 216 | Tea | 106 | 50 | " | 20 | 150 | " | 98 |
| Juli | Kobé | Langfeldt | 22.5 | " | 276 | 150 | " | 76 | | | | | | |
| August | Yokohama | " | .. | | .. | 241 | Schmier | 366 | 227 | Cranesöl | 364 | 50 | " | 37 |
| " | " | Messag. maritimes | 30 | Cardiff | 764 | | | | | | | | | |
| September | Kobé | Langfeldt | 12 | " | 265 | | | | | | | | | |
| | | | 34 | Takasima | 445 | 200 | Tea | 102 | .. | .. | .. | 50 | " | 27 |
| October | Hongkong | Blackhead | 56 | Cardiff | 1034 | 306 | Oliven | 242 | 89 | " | 88 | 100 | " | 53 |
| November | Singapore | Guthrie | 25 | " | 424 | | | | | | | | | |
| " | " | Gazzolo | .. | | .. | 100 | " | 102 | 41 | " | 32 | 50 | " | 32 |
| " | Penang | Huttenbach | 17 | Cardiff | 359 | | | | | | | | | |
| | | | 17 | Newhartley | 322 | | | | | | | | | |
| " | " | Hin Lee | .. | .. | .. | 119 | Palm | 32 | | | | | | |
| December | Rangoon | Irawaddy Flotilla Co. | 50 | Cardiff | 1022 | | | | | | | | | |
| " | " | Jones & Co. / Darwood & Co. | .. | | .. | 330 | " | 147 | 148 | " | 180 | 100 | Jute | 44 |
| " | Penang | Huttenbach | 35 | " | 785 | 200 | " | 51 | 100 | Castor | 28 | | | |
| | | Summe ..... | 683.5 | .. | 14177 | 4205 | .. | 2725 | 1099 | .. | 901 | 873 | .. | 589 |

| Monat | Ort | Provenienz | Kohle Quantum (Tonnen) | Kohle Gattung | Kohle Betrag (Gulden) | Öl Quantum (Kilogr.) | Öl Gattung | Öl Betrag (Gulden) | Holz Quantum (Kubikm.) | Holz Gattung | Holz Betrag (Gulden) | Werg Quantum (Kilogr.) | Werg Gattung | Werg Betrag (Gulden) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | Padang | N. I. St. M. | 25 | Cardiff | 946 | 139 | Pâlm | 37 | .. | .. | .. | 14 | Wisch-baumw. | 12 |
| " | Bencoolen | Chin. Verk. | .. | " | .. | 130 | " | 49 | | | | | | |
| Februar | Batavia | Möller u. Co. | 22 | Newhartley | 458 | 84 | Cranes | 114 | 0·5 | .. | 10 | 100 | " | 102 |
| | | | | | | 150 | Palm | 75 | | | | | | |
| " | Soerahaya | N. I. St. M. | 10 | Cardiff | 230 | | | | | | | | | |
| " | " | Ruhak u. Co. | .. | .. | .. | 62 | " | 22 | .. | .. | .. | 80 | " | 68 |
| " | Macassar | N. I. Gouv. | 30 | Cardiff | 649 | | | | | | | | | |
| " | " | Mjo kaok Khiom | .. | .. | .. | 173 | Castor | 135 | 0.5 | .. | 2 | | | |
| | | " Tek Sie | .. | .. | .. | 137 | Palm | 45 | | | | | | |
| März | Kema | N. I. Gouv. | 50 | Cardiff | 1789 | | | | | | | | | |
| April | Manila | Schultz | 30 | " | 699 | 940 | Oliven | 541 | 0.5 | .. | 3 | 150 | " | 124 |
| | | Franco Borri | | | | 125 | Cranes | 112 | | | | | | |
| Mai | Hongkong | Blackhead | 54 | " | 912 | | | | | | | | | |
| " | Foochow | Lowe u. Co. | 30 | " | 760 | | | | | | | | | |
| Juni | Shanghai | Wheelock Lucini | 30 | " | 713 | 1000 | Oliven | 602 | 1 | .. | 2.58 | 100 | " | 45 |
| | | | | | | 100 | Craues | 112 | | | | | | |
| " | Fusan | Japan. Consul. | 20 | Karatsa | 260 | | | | | | | | | |
| " | Wladiwostok | Sach. Kohlen-Ges. Kunst u. Albert | 35 | Sachalin | 542 | 704 | Tea | 568 | .. | .. | .. | 160 | " | 120 |
| " | Karsakowsk | Russ. Gefg.-Haus | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 100 | .. | 137.7 | | | |
| Juli | Petropawlowsk | Amerik. Gesellsch. | 53 | Vancouver | 1331 | | | | | | | | | |
| August | Hakodate | Hensou u. Co. | 22.5 | Cardiff | 561 | | | | | | | | | |
| " | Yokohama | Laugfeldt | 40 | .. | 875 | 247 | Masch. | 323 | .. | .. | .. | 100 | " | 62 |
| | | | | | | 222 | Craues | 271 | | | | | | |
| September | Nagasaki | Powers Co. | 35 | Takasima | 300 | 205 | Masch. | 72 | 1 | .. | 5.07 | 100 | " | 52 |
| " | Kobe | Langfeldt | 36 | " | 380 | | | | | | | | | |
| October | Hongkong | Blackhead | 13 | Cardiff | 193 | 134 | Craues | 117 | | | | | | |
| " | Singapore | Guthrie u. Co. | 57 | " | 890 | | | | | | | | | |
| " | " | Gaggino Co. | .. | .. | .. | 973 | Oliven | 700 | .. | .. | .. | 45 | Werg | 24 |
| November | Pt. de Galle | Clark Spencer | 36 | Cardiff | 643 | | | | | | | | | |
| December | Aden | Coal. Comp. | 35 | " | 589 | 100 | " | 73 | .. | .. | .. | 100 | Wisch-baumw. | 49 |
| " | " | Muncherjee Edulјee | .. | .. | .. | | | | | | | | | |
| " | Djeddah | Oswald | 27 | Cardiff | 551 | | | | | | | | | |
| " | Port Said | Österr.-ungar. Lloyd | 42 | " | 672 | | | | | | | | | |
| " | " | A. Kohen. | .. | .. | .. | 50 | Mineral | 40 | 5.5 | .. | 2.5 | 100 | .. | 48 |
| | | | | | | 100 | Oliven | 50 | | | | | | |
| | | Summe ..... | 786.5 | .. | 16067 | 6202 | .. | 4331 | 104 | .. | 163 | 1179 | .. | 785 |

**Tabelle VIII a.**

## Statistik des Bemannungsstandes im Jahre 1885.

| | | Personen des Soldatenstandes | | Officiersdiener (Civilisten) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Nach Geburt oder Zuständigkeit waren unter der Mannschaft | Istrianer u. Küstenländer | 36 | .. | 5 | |
| | Dalmatiner | 31 | | | |
| | Croaten | 6 | .. | 2 | |
| | Steirer | 3 | | | |
| | Niederösterreicher | 5 | | | |
| | Böhmen | 4 | | | |
| | Krainer | 2 | | | |
| | Ungarn | 2 | | | |
| | Mährer | 3 | | | |
| | Galizier | 1 | | | |
| | Italiener | 1 | | | |
| | | Als ihrer Muttterspr. | Außerdem | Als ihrer Mutterspr. | Außerdem |
| Der nebenstehenden Sprachen waren mächtig | Illyrisch (croatisch) | 56 | 10 | 4 | 2 |
| | Italienisch | 16 | 41 | 3 | 4 |
| | Slovenisch | 4 | 1 | | |
| | Deutsch | 12 | 15 | | |
| | Böhmisch | 4 | 3 | | |
| | Französisch | .. | 1 | | |
| | Rumänisch | 1 | 1 | | |
| | Ungarisch | 1 | | | |
| | Polnisch | .. | 1 | | |
| Aus den nebenstehenden Assentjahrgängen stammten | 1866 | 1 | | | |
| | 1874 | 1 | | | |
| | 1879 | 3 | | | |
| | 1880 | 1 | | | |
| | 1881 | 1 | | | |
| | 1882 | 25 | | | |
| | 1883 | 45 | | | |
| | 1884 | 17 | | | |
| Der Profession nach waren vor ihrer Assentirung | Bauern | 39 | .. | 3 | |
| | Seekundige: Matrosen l. F. 10, Küstenfahrer 7, Mercantil-Ltnt. 1 | 18 | | | |
| | Ohne Profession | 19 | | | |
| | Fischer | 5 | | | |
| | Schlosser | 2 | | | |
| | Maschinenschlosser | 1 | | | |
| | [illegible] | 1 | | | |
| | Steinmetz | 1 | | | |
| | Friseur | 1 | | | |

| | | Personen des Soldatenstandes | | Officiersdiener (Civilisten) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Der Profession nach waren vor ihrer Assentirung | Schneider | 1 | | | |
| | Kellner | 1 | .. | 1 | |
| | Spängler | 1 | | | |
| | Eisenbahnarbeiter | 1 | | | |
| | Metalldreher | .. | .. | 1 | |
| | Maurer | 1 | | | |
| | Schuster | 1 | | | |
| | Schmied. | 1 | | | |
| | Schiffszimmermann | .. | .. | 2 | |
| Jungen-Matrosen | Neu (d. i. i. J. 1884) ausgemustert | 12 | | | |
| | Von früheren Jahrgängen *) | 7 | | | |
| Special-Qualificationen hatten, u. zw. als | Artillerie-Instructoren | 1 | | | |
| | " -Vormeister | 7 | | | |
| | " -Matrosen-Kanoniere | 8 | | | |
| | Torpedo-Vormann | 1 | | | |
| | " -Mann | 1 | | | |
| | Minen-Mann | 1 | | | |
| Des Lesens und Schreibens waren | kundig | 69 | .. | 4 | |
| | unkundig | 25 | .. | 3 | |
| Der Zahlen waren | kundig | 94 | .. | 7 | |
| | unkundig | .. | | | |
| Dem Stande nach waren | ledig | 93 | .. | 5 | |
| | verheiratet | 1 | .. | 2 | |
| Der Confession nach waren | Katholiken | 93 | .. | 7 | |
| | Griechisch-Orientalisch | 1 | | | |
| Mit Dienstesprämie betheilt waren | .. | 2 | | | |
| Decorationen und Auszeichnungen besaßen | Belobende Anerkennung der Marinesection | 1 | | | |
| | Kriegsmedaille | 6 | | | |
| | Silbernes Verdienstkreuz | 1 | | | |

*) Darunter 2, welche wegen schlechter Conduite vor Absolvirung des Curses als Matrosen IV. Classe ausgemustert worden waren.

**Tabelle VIII b.**

## Statistik des Bemannungsstandes im Jahre 1886.

| | | Personen des Soldatenstandes | | Officiersdiener (Civilisten) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Nach Geburt oder Zuständigkeit waren unter der Mannschaft | Istrianer u. Küstenländer | 36 | .. | 5 | |
| | Dalmatiner | 31 | | | |
| | Croaten | 6 | .. | 2 | |
| | Steirer | 3 | | | |
| | Niederösterreicher | 5 | | | |
| | Böhmen | 4 | | | |
| | Krainer | 2 | | | |
| | Ungarn | 2 | | | |
| | Mährer | 3 | | | |
| | Galizier | 1 | | | |
| | Italiener | 1 | | | |
| | Preußen | .. | .. | 1 | |
| | Holländer | .. | .. | 1 | |
| | | Als ihrer Mutterspr. | Außerdem | Als ihrer Mutterspr. | Außerdem |
| Der nebenstehenden Sprachen waren mächtig | Illyrisch (Croatisch) | 56 | 10 | 4 | 2 |
| | Italienisch | 16 | 41 | 3 | 4 |
| | Slovenisch | 4 | 1 | | |
| | Deutsch | 12 | 15 | 1 | 1 |
| | Böhmisch | 4 | 3 | | |
| | Französisch | .. | 1 | | |
| | Rumänisch | 1 | 1 | | |
| | Ungarisch | 1 | .. | | |
| | Polnisch | .. | 1 | | |
| | Holländisch | .. | .. | 1 | |
| Aus den nebenstehenden Assentjahrgängen stammten | 1866 | 1 | | | |
| | 1874 | 1 | | | |
| | 1876 | .. | | | |
| | 1879 | 3 | | | |
| | 1880 | 1 | | | |
| | 1881 | 1 | | | |
| | 1882 | 25 | | | |
| | 1883 | 45 | | | |
| | 1884 | 17 | | | |
| Der Profession nach waren vor ihrer Assentirung | Bauern | 39 | 3 | | |
| | Seekundige: Matrosen l. F. 10, Küstenfahrer 7, Mercantil-Ltnt. 1 | 18 | | | |
| | Ohne Profession | 19 | | | |
| | Fischer | 5 | | | |
| | Schlosser | 2 | | | |

| | | Personen des Soldatenstandes | | Officiersdiener (Civilisten) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Der Profession nach waren vor ihrer Assentirung | Maschinenschlosser...... | 1 | | | |
| | Seiler.................. | 1 | | | |
| | Steinmetz.............. | 1 | | | |
| | Friseur................ | 1 | | | |
| | Schneider.............. | 1 | | | |
| | Kellner................ | 1 | .. | 2 | |
| | Spängler............... | 1 | | | |
| | Eisenbahnarbeiter....... | 1 | | | |
| | Metalldreher........... | .. | .. | 1 | |
| | Maurer................. | 1 | | | |
| | Schuster............... | 1 | | | |
| | Schmied................ | 1 | | | |
| | Koch................... | .. | .. | 1 | |
| | Schiffszimmermann...... | .. | .. | 2 | |
| Jungen-Matrosen | Neu (1884) ausgemustert | 12 | | | |
| | Von früheren Jahrgängen | 7 | | | |
| Special-Qualificationen hatten, u. zw. als | Artillerie-Instructor..... | 1 | | | |
| | „ -Vormeister.... | 7 | | | |
| | „ -Matrosen-Kanonier........... | 8 | | | |
| | Torpedo-Vormann....... | 1 | | | |
| | „ -Mann......... | 1 | | | |
| | Minen-Mann............ | 1 | | | |
| Des Lesens und Schreibens waren | kundig................. | 69 | .. | 6 | |
| | unkundig............... | 25 | .. | 8 | |
| Der Zahlen waren | kundig................. | 94 | .. | 7 | |
| | unkundig............... | .. | .. | .. | |
| Dem Stande nach waren | ledig.................. | 93 | .. | 7 | |
| | verheiratet............ | 1 | .. | 2 | |
| Der Confession nach waren | Katholiken............. | 93 | .. | 7 | |
| | Griechisch-Orientalisch .. | 1 | | | |
| Mit Dienstesprämie betheilt waren | .. | 2 | | | |
| Decorationen und Auszeichnungen besaßen | Belobende Anerkennung der Marinesection.... | 1 | | | |
| | Kriegsmedaille.......... | 6 | | | |
| | Silbernes Verdienstkreuz. | 1 | | | |

Tabelle IX.

## Strafen.

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Im Jahre 1885** | | | | | | | | | | | | | |
| Gesammtzahl | 29 | 24 | 19 | 25 | 21 | 19 | 13 | 25 | 7 | 24 | 19 | 20 | 245 |
| Hievon: | | | | | | | | | | | | | |
| Versetzungen in eine niedere Soldclasse | 3 | 1 | .. | .. | .. | 2 | 1 | .. | .. | .. | 1 | .. | 8 |
| Löhnungsabzüge | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 |
| Warnungsconstitute | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| **Im Jahre 1886** | | | | | | | | | | | | | |
| Gesammtzahl | 19 | 10 | 12 | 17 | 9 | 7 | 11 | 10 | 16 | 10 | 7 | 7 | 135 |
| Hievon: | | | | | | | | | | | | | |
| Versetzungen in eine niedere Soldclasse | 1 | .. | .. | 1 | .. | 1 | .. | 1 | .. | .. | .. | 1 | 5 |
| Löhnungsabzüge | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Warnungsconstitute | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | 1 |

Tabelle X.

# Änderungen im Bemannungsstande.

| | Zuwachs | | | | Abgang durch | | | | | | | Veränderung durch | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | von k. k. Schiffen | durch Aufnahme | durch Einbringung | Summe | Tod | Ausschiffung krankheitshalber | Beurlaubung | Überschiffung | Desertion | Entlassung | Summe des Abganges | Beförderung | Degradirung |
| **Im Jahre 1885** | | | | | | | | | | | | | |
| Januar | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 16 | 3 |
| Februar | .. | 1 | .. | 1 | .. | 1 | .. | .. | .. | 1 | 2 | .. | 1 |
| März | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. |
| April | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 13 | .. |
| Mai | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 2 | .. | 2 | 1 | .. |
| Juni | .. | 4 | .. | 4 | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | 1 | 1 | 3 |
| Juli | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | 2 | .. | 3 | 12 | 1 |
| August | .. | .. | 4 | 4 | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | 1 | 3 | .. |
| September | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 2 | .. |
| October | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 26 | .. |
| November | 31 | 1 | 1 | 33 | .. | .. | .. | 26 | .. | 2 | 28 | .. | .. |
| December | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 |
| Summe | 31 | 6 | 5 | 42 | 1 | 2 | 1 | 26 | 5 | 3 | 38 | 74 | 9 |
| **Im Jahre 1886** | | | | | | | | | | | | | |
| Januar | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | .. | 1 | 6 | 1 |
| Februar | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 2 | .. |
| März | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. |
| April | .. | .. | 1 | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 12 | 1 |
| Mai | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. |
| Juni | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 |
| Juli | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 4 | .. |
| August | .. | .. | 1 | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | 1 | 3 Stab | 1 |
| September | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| October | .. | 2 | .. | 2 | .. | .. | .. | .. | .. | 3 | 3 | .. | .. |
| November | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| December | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | 1 | 2 | 1 St. 3 | 1 |
| Summe | .. | 2 | 2 | 4 | .. | 3 | .. | .. | .. | 5 | 8 | 32 | 5 |

**Tabelle XI a.**

## Krankheitsfälle im Jahre 1885.

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Erkrankte | 7 | 25 | 11 | 8 | 10 | 4 | 9 | 7 | 19 | 2 | 4 | 1 | 107 |
| Krankheitstage | 50 | 139 | 91 | 97 | 204 | 129 | 71 | 79 | 169 | 41 | 40 | 24 | 1134 |
| Procentsatz der Tage | 1.43% | 3.98% | 2.61% | 2.8% | 5.31% | 3.36% | 1.86% | 2.04% | 4.40% | 1.06% | 1.04% | 0.62% | 2.54% |
| Gestorben | .. | .. | 1 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1 |
| Krankheitshalber ausgeschifft | .. | 2 | .. | .. | .. | .. | 1 | . | .. | .. | .. | .. | 3 |
| Wohin ausgeschifft | .. | Singapore | .. | .. | .. | .. | Nagasaki | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| Zahl der Seetage | 28 | 11 | 18 | 18 | 10 | 15 | 7 | 6 | 13 | 4 | 13 | 9 | 154 |
| Schiffsort | Indischer Ocean, Bencoelen. | Batavia, Java-See, Singapore. | China-See, Sarawak, Bangkok. | China-See, Saigon, Labuan, Bruni, Manila. | Hongkong, Swatow, Amoy, Shanghai. | Shanghai, Chefoo, Gelbes Meer, Nagasaki. | Nagusaki, Kobé, Inland-See, Japan-See. | Japan-See, Yokohama. | Kobé, Inland-See, China-See, Hongkong. | Hongkong, China-See. | China-See, Singapore, Malacca-Straße, Golf von Martaban. | Rangoon, Maulmain, Golf von Martaban, Penang. | |

**Tabelle XI b.**

## Krankheitsfälle im Jahre 1886.

| | Erkrankte | Krankheitstage | Procentsatz der Tage | Gestorben | Krankheitshalber ausgeschifft | Wohin ausgeschifft | Zahl der Seetage | Schiffsort | Seekosttage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 4 | 34 | 0.95% | .. | 1 | Padang | 13 | Atschin, Padang, Bencoelen, Indischer Ocean. | 13 |
| Februar | 5 | 29 | 1.2% | .. | .. | .. | 9 | Batavia, Soerabaya, Macassar, Java-See. | 10 |
| März | 6 | 54 | 1.7% | .. | .. | .. | 22 | Macassar, Kema, Molukken u. Sulu-See. | 17 |
| April | 10 | 134 | 3.7% | .. | .. | .. | 11 | Manila, China-See, Hongkong, Canton. | 6 |
| Mai | 8 | 131 | 3.5% | .. | 1 | Shanghai | 8 | Hongkong, Swatow, Foochow, Shanghai, China-See. | 7 |
| Juni | 12 | 173 | 4.9% | .. | .. | .. | 12 | Shanghai, Korea, Wladiwostok, Karsakowsk, Japan-See. | 12 |
| Juli | 8 | 207 | 5.6% | .. | .. | .. | 20 | Ochotskisches Meer, Petropawlowsk, Stiller Ocean | 20 |
| August | 7 | 202 | 5.7% | .. | .. | .. | 6 | Hakodate, Stiller Ocean, Yokohama. | 3 |
| September | 4 | 127 | 3.6% | .. | .. | .. | 4 | Kobé, Inland-See, Nagasaki. | 7 |
| October | 12 | 243 | 6.7% | .. | .. | .. | 18 | Hongkong, Singapore, China-See. | 17 |
| November | 2 | 157 | 4.5% | .. | .. | .. | 26.5 | Golf von Bengalen, Point de Galle, Arabische See. | 25 |
| December | 8 | 110 | 3% | .. | 1 | Suez | 20 | Arabische See, Aden, Suez, Rothes Meer. | 19 |
| Summe | 86 | 1601 | .. | .. | 3 | .. | 169.5 | | |

Tabelle XII.

## Trinkwasserverbrauch.

| Monat | Gattung: Destillirtes Wasser (Liter) | Gattung: Brunnenwasser (Liter) | Summe (Liter) | Täglicher Gesammtverbrauch (Liter) | Täglicher Verbrauch per Kopf (Liter) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Im Jahre 1885** | | | | | |
| Januar | 24.500 | 1.300 | 25.800 | 832 | 7.2 |
| Februar | 16.600 | 9.000 | 25.600 | 914 | 7.9 |
| März | 24.200 | .. | 24.200 | 781 | 7.0 |
| April | 27.300 | .. | 27 300 | 910 | 8.0 |
| Mai | 26.500 | .. | 26.500 | 855 | 7.5 |
| Juni | 23.700 | .. | 23.700 | 790 | 6.9 |
| Juli | 26.200 | 1.000 | 27.200 | 877 | 8.2 |
| August | 13.000 | 12.500 | 25.500 | 823 | 7.2 |
| September | 39.140 | .. | 39.140 | 1305 | 11.4 |
| October | 8.000 | 19.000 | 27.000 | 903 | 7.8 |
| November | 34.650 | .. | 34.650 | 1155 | 9.8 |
| December | 24.700 | .. | 24.700 | 800 | 7.0 |
| Summe | 288.490 | 42.800 | 331.290 | 912 | 7.9 |
| **Im Jahre 1886** | | | | | |
| Januar | 33.980 | .. | 33.980 | 1096 | 9.2 |
| Februar | 23.060 | .. | 23.060 | 823 | 6.9 |
| März | 31.100 | .. | 31.100 | 1003 | 8·5 |
| April | 30.500 | .. | 30.500 | 1017 | 8.6 |
| Mai | 27.870 | .. | 27.870 | 899 | 7.6 |
| Juni | 33.000 | .. | 33.000 | 1100 | 9.4 |
| Juli | 29.837 | .. | 29.837 | 962.5 | 8.2 |
| August | 28.860 | .. | 28.860 | 962 | 8.2 |
| September | 40.740 | .. | 40.740 | 1356.5 | 11.6 |
| October | 39.680 | .. | 39.680 | 1280 | 11.3 |
| November | 36.600 | .. | 36.600 | 1807.2 | 11.2 |
| December | 33.480 | .. | 33.480 | 1080 | 9.3 |
| Summe | 388.707 | .. | 388.707 | 1073.8 | 9.3 |

**Tabelle XIII a.**

## Körperwägungen im Jahre 1885.

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Mittel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kilogramm | | | | | | | | | | | | |
| **Stab:** | | | | | | | | | | | | | |
| Durchschnittlich | 65.0 | 66.2 | 66.4 | 65.6 | 65.5 | 65.2 | 64.6 | 64.3 | 64.3 | 63.7 | .. | 63.1 | 64.8 |
| Maximum | 79.2 | 80.0 | 80.0 | 80.0 | 80.0 | 83.0 | 80.5 | 80·5 | 78.0 | 77.5 | .. | 78.5 | 79.5 |
| Minimum | 57.5 | 57.5 | 57.5 | 58.0 | 58.0 | 59.2 | 56.5 | 56.5 | 56.5 | 56.5 | .. | 53.0 | 56.9 |
| **Mannschaft:** | | | | | | | | | | | | | |
| Durchschnittlich | 64.0 | 67.6 | 67.4 | 68.1 | 69.4 | 68.3 | 67.5 | 68.2 | 68.0 | 67.6 | 66.0 | 66.9 | 67.4 |
| Maximum | 83.0 | 86.0 | 88.0 | 88.5 | 90.5 | 91.0 | 88.0 | 87.0 | 87.0 | 87.0 | 85.5 | 89.0 | 87.5 |
| Minimum | 51.0 | 54.0 | 52.5 | 53.0 | 53.0 | 49.0 | 48.0 | 47.0 | 47.0 | 49.5 | 52.0 | 53.5 | 50.8 |
| Schiffsort | Indischer Ocean, Bencoelen. | Batavia, Java-See, Singapore, China-See. | Sarawak, Bangkok, Golf von Siam, China-See. | China-See, Saigon, Labuan, Bruni, Manila. | China-See, Hongkong, Swatow, Amoy, Shanghai. | Shanghai, China-See, Chefoo, Nagasaki. | Nagasaki, Inland-See, Kobé, Yokohama. | Yokohama, Japan-See. | Kobé, Inland-See, China-See, Hongkong. | Hongkong, China-See. | China-See, Singapore, Malacca-Straße, Golf von Martaban. | Rangoon, Maulmain, Golf von Martaban, Penang. | |
| Seetage | 28 | 11 | 11 | 18 | 10 | 15 | 7 | 6 | 13 | 4 | 13 | 9 | 154 |

Tabelle XIII b.

## Körperwägungen im Jahre 1886.

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Mittel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kilogramm | | | | | | | | | | | | |
| **Stab:** | | | | | | | | | | | | | |
| Durchschnittlich | 63.9 | 63.7 | 63.7 | 63.8 | 64.8 | 66.4 | 65.8 | 65.8 | 64.5 | 64.0 | 64.1 | 65.2 | 64.6 |
| Maximum | 79.0 | 79.5 | 79.0 | 79.5 | 81.0 | 81.0 | 80.5 | 81.0 | 78.5 | 80.5 | 80.5 | 80.5 | 81.0 |
| Minimum | 54.5 | 55.0 | 54.0 | 53.5 | 53.5 | 55.0 | 52.5 | 55.0 | 50.5 | 52.0 | 51.5 | 53.5 | 50.5 |
| **Mannschaft:** | | | | | | | | | | | | | |
| Durchschnittlich | 68.3 | 66.3 | 67.3 | 66.6 | 67.0 | 67.8 | 68.6 | 67.3 | 66.7 | 67.2 | 67.3 | 67.4 | 67.2 |
| Maximum | 86.5 | 86.5 | 89.0 | 86.0 | 84.5 | 86.5 | 92.0 | 88.0 | 88.0 | 87.0 | 86.0 | 85.0 | 92.0 |
| Minimum | 51.0 | 51.0 | 51.5 | 51.0 | 52.5 | 53.0 | 53.5 | 52.0 | 51.5 | 51.0 | 50.0 | 51.0 | 50.0 |
| Schiffsort | Acheen, Padang, Bencoelen, Indischer Ocean. | Batavia, Soerabaia, Macassar, Java-See. | Macassar, Kema, Sulu- u. Molukken-See. | Manila, China-See, Hongkong, Canton. | Canton, Hongkong, Swatow, Foochow, Shanghai, China-See. | Shanghai, Korea, Wladiwostok, Karsakowsk, Japan-See. | Karsakowsk, Ochotsk-See, Petropawlosk, Stiller Ocean. | Hakodate, Stiller Ocean, Yokohama. | Kobé, Inland-See, Nagasaki. | China-See, Hongkong, China-See, Singapore. | Golf von Bengalen, Point de Galle, Arabische See. | Arabische See, Aden, Suez, Rothes Meer. | |
| Seetage | 13 | 9 | 22 | 11 | 8 | 12 | 20 | 6 | 4 | 18 | 26.5 | 20 | 169.5 |
| Seekosttage | 13 | 10 | 17 | 6 | 7 | 12 | 20 | 3 | 7 | 17 | 25 | 19 | |

**Tabelle XIV a.** **Geldaufwand im Jahre 1885.**

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gulden | | | | | | | | | | | | |
| **Stab.** | | | | | | | | | | | | | |
| Gagen | 938 | 938 | 938 | 938 | 938 | 938 | 938 | 938 | 938 | 938 | 968 | 899 | 11.247 |
| Schiffskostgelder | 1280 | 1159 | 1283 | 1242 | 1283 | 1242 | 1283 | 1283 | 1242 | 1283 | 1374 | 1283 | 15.240 |
| Dienergebüren | 253 | 237 | 253 | 247 | 253 | 247 | 253 | 253 | 247 | 253 | 345 | 264 | 3.105 |
| Mannschaftsrationen | 302 | 273 | 302 | 293 | 302 | 293 | 302 | 302 | 293 | 302 | 293 | 302 | 3.559 |
| Zulagen | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 1.200 |
| I. Summe | 2876 | 2707 | 2876 | 2820 | 2876 | 2820 | 2876 | 2876 | 2820 | 2876 | 3080 | 2848 | **34.351** |
| **Mannschaft.** | | | | | | | | | | | | | |
| Löhnungen | 982 | 965 | 965 | 985 | 974 | 960 | 952 | 1067 | 966 | 1037 | 1010 | 1012 | 11.766 |
| Massepauschalien | 253 | 253 | 250 | 248 | 243 | 241 | 232 | 125 | 238 | 237 | 254 | 254 | 2.937 |
| Reluirte Rationen | 264 | 294 | 273 | 283 | 279 | 306 | 330 | 327 | 324 | 298 | 244 | 230 | 3.452 |
| Verköstigung in natura | 2646 | 2094 | 2064 | 3338 | 2414 | 795 | 242 | 5071 | 61 | 2746 | 2247 | 3610 | 27.328 |
| Zulagen | 101 | 106 | 254 | 154 | 151 | 154 | 154 | 154 | 154 | 154 | 133 | 133 | 1.802 |
| Andere Gebüren | 6 | 25 | 8 | 38 | 25 | 16 | 18 | 6 | 18 | 8 | 36 | 13 | 217 |
| II. Summe | 4252 | 3737 | 3814 | 5046 | 4086 | 2472 | 1928 | 6750 | 1761 | 4180 | 3924 | 5252 | **47.502** |
| **Materiale.** | | | | | | | | | | | | | |
| Ausrüstungsgegenstände | 74 | 130 | .. | 111 | 233 | .. | 7 | 1079 | .. | 491 | .. | 19 | 2.144 |
| Ärztliches Materiale | .. | 95 | .. | .. | 20 | .. | .. | 72 | .. | 36 | .. | 13 | 236 |
| Trinkwasser | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 11 | .. | 29 | .. | .. | 40 |
| Maschinenbetriebs-Mater. | 8 | 862 | 151 | 379 | 324 | 228 | 308 | 773 | 129 | 395 | 198 | 490 | 4.245 |
| Reparaturen und Herstellungen | .. | 168 | .. | .. | 33 | .. | .. | 104 | .. | 7776 | 35 | .. | 8.116 |
| Steinkohlen | 147 | 2397 | 318 | 2708 | 1332 | 1222 | 757 | 764 | 711 | 1037 | 1104 | 1808 | 14.335 |
| III. Summe | 229 | 3652 | 499 | 3198 | 1942 | 1450 | 1072 | 2803 | 840 | 9764 | 1337 | 2330 | **29.116** |
| **Pauschalien.** | | | | | | | | | | | | | |
| Schiffsanstrich | 114 | .. | .. | 114 | .. | .. | 114 | .. | .. | 114 | .. | .. | 456 |
| Schiffsbeleuchtung | 201 | 11 | 16 | 195 | 9 | 8 | 185 | 7 | 9 | 193 | 12 | 11 | 857 |
| Schiffskleinverbrauch | 45 | .. | .. | 45 | .. | .. | 45 | .. | .. | 45 | .. | .. | 180 |
| Maschinenanstrich | 32 | .. | .. | 32 | .. | .. | 32 | .. | .. | 32 | .. | .. | 128 |
| Maschinenkleinverbrauch | 25 | .. | .. | 25 | .. | .. | 25 | .. | .. | 25 | .. | .. | 100 |
| Schreibspesen | 20 | .. | .. | 20 | .. | .. | 20 | .. | .. | 20 | .. | .. | 80 |
| Ärztliches | 9 | .. | .. | 9 | .. | .. | 9 | .. | .. | 9 | .. | .. | 36 |
| Lebensmittelschwendung | 27 | 24 | 27 | 26 | 26 | 25 | 24 | 24 | 23 | 25 | 26 | 28 | 305 |
| Monturconservirung | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 |
| IV. Summe | 475 | 37 | 45 | 468 | 37 | 35 | 456 | 33 | 34 | 465 | 40 | 41 | **2.166** |
| **Ansonsten.** | | | | | | | | | | | | | |
| Equipirungsbeiträge | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 708 | .. | 708 |
| Telegraphengebüren, Portospesen, Frachtspesen | .. | 196 | .. | 92 | 211 | 90 | 198 | 25 | 197 | 37 | 28 | 164 | 1.238 |
| Wechselspesen | .. | 441 | .. | 1 | 30 | .. | .. | .. | 4 | 20 | 129 | .. | 625 |
| Münzverlust | .. | .. | .. | .. | 16 | .. | .. | .. | 83 | .. | .. | .. | 99 |
| Lootsengebüren | .. | .. | .. | 130 | 210 | 128 | .. | .. | .. | .. | 24 | 96 | 582 |
| Canalgelder, Sanitätsgeb. | .. | 5 | .. | 12 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 17 |
| Wagen- u. Reiseauslagen | .. | 328 | 109 | 7 | .. | 7 | 3 | 147 | .. | 12 | 2 | 2 | 617 |
| Reinigung der Schiffswäsche | .. | 1 | .. | 1 | .. | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | .. | .. | 13 |
| Ankauf v. Büchern, Karten | .. | 7 | .. | 6 | 9 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 10 | 32 |
| Schießprämien | .. | .. | .. | 11 | .. | 6 | .. | .. | .. | .. | .. | 1 | 18 |
| Kranken-Verpflegsauslag. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 412 | 29 | 16 | 8 | .. | 465 |
| V. Summe | .. | 978 | 109 | 260 | 476 | 233 | 203 | 587 | 316 | 86 | 899 | 267 | **4.414** |
| **Totale** | 7832 | 11.111 | 7343 | 11.792 | 9417 | 7010 | 6535 | 13.049 | 5771 | 17.671 | 9280 | 10.738 | **117.549** |

**Tabelle XIV b.** **Geldaufwand im Jahre 1886.**

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | October | November | December | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gulden | | | | | | | | | | | | |
| **Stab.** | | | | | | | | | | | | | |
| Gagen | 968 | 968 | 938 | 1068 | 978 | 978 | 978 | 1108 | 1060 | 1060 | 1004 | 1051 | [illegible] |
| Schiffskostgelder | 1202 | 1075 | 1190 | 1203 | 1283 | 1242 | 1283 | 1529 | 1302 | 1345 | 1302 | 1258 | [illegible] |
| Dienergebüren | 267 | 232 | 231 | 249 | 264 | 259 | 264 | 264 | 259 | 264 | 259 | 255 | [illegible] |
| Mannschaftsrationen | 302 | 252 | 279 | 283 | 302 | 293 | 302 | 302 | 293 | 302 | 293 | 289 | [illegible] |
| Zulagen | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | [illegible] |
| Andere Gebüren (Diäten) | 101 | 217 | .. | 383 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | [illegible] |
| I. Summe | 2940 | 2844 | 2738 | 3286 | 2927 | 2872 | 2927 | 3303 | 3014 | 3071 | 2958 | 2953 | [illegible] |
| **Mannschaft.** | | | | | | | | | | | | | |
| Löhnungen | 1054 | 1043 | 1055 | 1080 | 1083 | 1066 | 1076 | 1080 | 1079 | 1083 | 1079 | 1089 | [illegible] |
| Massepauschalien | 254 | 254 | 254 | 254 | 254 | 251 | 251 | 253 | 254 | 254 | 254 | 253 | [illegible] |
| Reluirte Rationen | 262 | 242 | 267 | 259 | 267 | 259 | 264 | 261 | 259 | 276 | 279 | 288 | [illegible] |
| Verköstigung in natura | 1275 | 3330 | 906 | 1853 | 777 | 3923 | 484 | 1634 | 994 | 2342 | 400 | 600 | [illegible] |
| Zulagen | 116 | 116 | 116 | 116 | 116 | 116 | 117 | 117 | 117 | 117 | 117 | 116 | [illegible] |
| Andere Gebüren | 19 | 21 | 35 | 8 | 29 | 27 | 22 | 26 | 21 | 19 | 14 | 26 | [illegible] |
| II. Summe | 2980 | 5006 | 2633 | 3570 | 2526 | 5642 | 2214 | 3371 | 2724 | 4091 | 2143 | 2372 | [illegible] |
| **Materiale.** | | | | | | | | | | | | | |
| Ausrüstungsgegenstände | .. | 367 | .. | .. | 3966 | 6 | .. | 235 | 67 | 597 | .. | .. | [illegible] |
| Steinkohlen | 946 | 21 / 1347 | 2 / 1789 | 699 | 1672 | 1521 | 1469 | 1436 | 685 | 1083 | 643 | 1140 | [illegible] |
| Maschinenbetriebs-Mater. | 98 | 367 | 59 | 812 | 335 | 1518 | .. | 684 | 124 | 841 | .. | 160 | [illegible] |
| Reparaturen und Herstellungen | .. | 83 | .. | .. | 431 | 602 | .. | 13 | 60 | 400 | .. | .. | [illegible] |
| Ärztliches Materiale | .. | 71 | .. | .. | 24 | 8 | .. | 90 | .. | 15 | .. | .. | [illegible] |
| III. Summe | 1044 | 2256 | 1850 | 1511 | 6728 | 3655 | 1469 | 2458 | 936 | 2936 | 643 | 1300 | [illegible] |
| **Panschalien.** | | | | | | | | | | | | | |
| Schiffsanstrich | 114 | .. | .. | 114 | .. | .. | 114 | .. | .. | 114 | .. | .. | [illegible] |
| Schiffsbeleuchtung | 192 | 9 | 16 | 189 | 7 | 8 | 191 | 8 | 8 | 193 | 18 | 17 | [illegible] |
| Schiffskleinverbrauch | 45 | .. | .. | 45 | .. | .. | 45 | .. | .. | 45 | .. | .. | [illegible] |
| Maschinenanstrich | 32 | .. | .. | 32 | .. | .. | 32 | .. | .. | 32 | .. | .. | [illegible] |
| Maschinenkleinverbrauch | 25 | .. | .. | 25 | .. | .. | 25 | .. | .. | 25 | .. | .. | [illegible] |
| Schreibspesen | 20 | .. | .. | 20 | .. | .. | 20 | .. | .. | 20 | .. | .. | [illegible] |
| Ärztlicher Kleinverbrauch | 9 | .. | .. | 9 | .. | .. | 9 | .. | .. | 9 | .. | .. | [illegible] |
| Lebensmittelschwendung | 27 | 25 | 27 | 26 | 27 | 26 | 27 | 27 | 26 | 27 | 26 | 27 | [illegible] |
| Montursconservirung | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | [illegible] |
| IV. Summe | 466 | 36 | 45 | 462 | 36 | 36 | 465 | 37 | 36 | 467 | 46 | 46 | [illegible] |
| **Ansonsten.** | | | | | | | | | | | | | |
| Telegraphengebüren, Portospesen, Frachtspesen | 77 | 127 | 37 | 277 | 114 | 122 | .. | 160 | 127 | 101 | 40 | 50 | [illegible] |
| Münzverluste u. Wechselspesen | .. | 575 | .. | 219 | .. | .. | .. | 75 | .. | 117 | .. | .. | [illegible] |
| Lootsengebüren | .. | 107 | .. | 59 | 576 | 121 | .. | .. | .. | .. | 91 | 122 | [illegible] |
| Canalgelder | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 1044 | [illegible] |
| Wagen- u. Reiseauslagen | 54 | 22 | 2 | 465 | .. | 2 | .. | 38 | .. | 5 | .. | 4 | [illegible] |
| Kranken-Verpflegsauslag. | 30 | .. | .. | 2 | .. | .. | .. | 155 | .. | 4 | 17 | 15 / 25 | [illegible] |
| Reinigung der Spitalswäsche | .. | 2 | .. | 3 | .. | 5 | .. | 3 | 2 | 1 | .. | 3 | [illegible] |
| Ankauf von Büchern und Instructionen | .. | .. | .. | 72 | .. | .. | .. | 5 | .. | .. | .. | .. | [illegible] |
| Schießprämien | 29 | .. | .. | 7 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | [illegible] |
| Quarantaine | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 9 | [illegible] |
| V. Summe | 190 | 833 | 39 | 1104 | 690 | 248 | .. | 436 | 129 | 228 | 148 | 1272 | [illegible] |
| Totale | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. | [illegible] |

## B.

# Reise S. M. Schiffes

# Aurora.

**1. August 1886 bis 28. April 1888.**

Nachdem mehr als anderthalb Jahre seit der Detachirung des NAUTILUS nach den ostasiatischen Gewässern verflossen waren, beschloss die oberste Marinebehörde, dieses Schiff einzuberufen, und ein anderes Schiff an dessen Stelle zur Übernahme der ostasiatischen Station auszusenden.

Für diese Mission wurde die Corvette AURORA fürgewählt, ein Schwesterschiff der Corvetten ZRINYI und FRUNDSBERG, welche bei ihren Reisen nach West- und Ostindien die Eignung zu derlei länger dauernden überseeischen Missionen dargethan hatten. Corvette AURORA ist das jüngste der drei eben genannten, in der Flottenliste der k. k. Kriegsmarine unter den „Schiffen zu speciellen Zwecken" eingereihten Fahrzeuge; sowie ZRINYI und FRUNDSBERG, hat das Schiff eine Länge von 59 *m*, eine Breite von 10 *m*, eine Tiefe von 3.4 *m*. Das Deplacement beträgt 1340 *t*, die Maschine von 230 *nom. e* indicirt 1000 effective Pferdekräfte. Das Schiff trägt Barktakelage, und ist mit vier Wahrendorf-Geschützen von 15 *cm* Caliber bestückt, zu welchen noch ein 7 *cm*-Geschütz für den Gebrauch in dem Boote oder bei Landungen zu rechnen ist. —

Zum Commandanten des Schiffes wurde der (seither zum k. k. Linienschiffskapitän beförderte) Fregattenkapitän Franz Müller bestimmt; der Schiffsstab setzte sich aus den folgend genannten Personen zusammen:

K. k. Linienschiffslieutenants: Wilhelm von Sattler, Edmund Hermann[2]), Wilhelm Steinböck; k. k. Linienschiffsfähnriche: Heinrich Florian[1]), Gustav Michnik[1]), Franz Marek, Karl Mezzorana; k. k. Seecadeten 1. Classe: Hugo von Zaccaria[1]), Josef Rodler[1]), Ottokar Schubert[1]), Johann Ritter von Scarpa[3]), Josef Renner[1]), Engelbert Freiherr von Rossi-Sabatini[1]); k. k. Fregattenarzt Dr. Wenzel Svoboda; k. k. Maschinist 2. Classe Rudolf Seigerschmiedt; k. k. Maschinisten 3. Classe: Franz Erhen, Jaromir Katkić; k. k. Marine-Commissariatsadjunct 2. Classe Wenzel Stejskal.

Die Mannschaft war nach den Vorschriften der Bemannungsliste für die k. k. Kriegsmarine, aus den erforderlichen Chargen der verschiedenen Dienstesspecialitäten zusammengesetzt, und zählte mit Einschluss des Schiffsstabes, Professionisten, Köche, der Diener u. s. w. 210 Mann.

[1]) Seither sämmtlich in die nächsthöhere Charge befördert.
[2]) Am 4. November 1886 zu Pulo Penang verstorben.
[3]) Am 9. Mai 1889 als k. k. Linienschiffsfähnrich zu Pola verstorben.

Was die **Instructionen** anbetrifft, welche dem Commandanten für die Durchführung der dem Schiffe zugedachten Mission ertheilt wurden, können wir uns ziemlich kurz fassen, da sie in ihrem hauptsächlichsten Theile, nämlich in jenem auf die Ausbildung des Stabes und der Bemannung, die Wahrnehmung der nationalen und commerziellen Interessen u. s. w. bezugnehmenden Theile, genau an dasjenige anschlossen, was dem Commandanten des NAUTILUS von der obersten Marinebehörde aufgetragen worden war; so dass sich die Mission der AURORA gänzlich als eine Fortsetzung jener des NAUTILUS darstellt. In gleicher Weise wie dies beim NAUTILUS der Fall gewesen war, wurden dem Commandanten der AURORA orientirende Promemorien seitens der Handelsministerien zur Verfügung gestellt, aus welchen die commerziellen und commerziell-politischen Fragen zu entnehmen waren, auf deren Beleuchtung besonderer Wert gelegt wurde; die Fragen über die Verhältnisse des Lloyd in den ostasiatischen Gewässern, über die eventuellen Aussichten einer Erweiterung der bisbin etablirten Fahrten, über Abschlüsse von Kartellverträgen, nahmen auch hier eine der ersten Stellen ein.

Das k. k. Oberstbofmeisteramt hatte den Wunsch ausgesprochen, dass die Reise der AURORA als Gelegenheit benützt werden möge, um die naturhistorischen Sammlungen der k. k. Museen mit interessanten Gegenständen zu bereichern, und es hatte die Direction des k. k. naturhistorischen Hofmuseums zu diesem Zwecke Geldmittel zur Verfügung gestellt; im besondern waren dem Commandanten für die Beschaffung von zoologischen Gegenständen 300 fl., für ethnographische Sammlungen 400 fl. und für botanische Objecte 100 fl. österr. Währ. angewiesen worden.

Hinsichtlich der **einzuschlagenden Route** wurde dem Schiffscommandanten eine detaillirte, auf einer Ausarbeitung der navigatorischen Abtheilung des k. k. Marinetechnischen Comités basirte Reiseinstruction gegeben; wir dürfen hier füglich von den navigatorischen Details und Rathschlägen dieser Instruction absehen, und uns darauf beschränken, den Weg anzugeben, welchen die Corvette nach den Bestimmungen dieser Instruction zu nehmen hatte.

Am 1. August 1886 sollte der Centralhafen der k. k. Kriegsmarine verlassen werden; mit Benützung des Suezcanals sollte das Rothe Meer erreicht und **Aden** angelaufen werden. Für die Fahrten in dem adriatischen, dem Mittelmeere, sowie im Rothen Meere war die Benützung der Dampfkraft dem Schiffscommandanten nach Maßgabe des jeweiligen Bedürfnisses völlig freigestellt; im Rothen Meere sollten Zwischenhäfen nur in dem Falle angelaufen werden, wenn die Fahrt sich etwa so günstig gestalten sollte, dass man trotz des durch solche Aufenthalte bedingten Zeitversäumnisses doch mit Sicherheit darauf rechnen konnte, noch vor dem 1. September den Hafen von **Aden** zu erreichen. In Aden sollte nur die zur Verproviantirung des Schiffes nöthige Zeit zugebracht werden, und sodann mit Berührung von **Point de Galle**, sowie einiger Punkte in und zunächst der Malaccastraße, nach **Singapore** gesegelt werden. Als Termin für die Ankunft in diesem letztgenannten Hafen wurde Mitte November festgesetzt; die Aufenthalte in den Zwischenhäfen sollten darnach geregelt werden. Unter günstigen Umständen sollte **Nangcowry** auf den Nicobaren, **Pulo Penang** und **Malacca** besucht werden.

Für den Hafen von Singapore war ein Aufenthalt von 3—4 Wochen in Aussicht genommen; dann sollte die **Java-** und **Flores-See** derart durchsegelt werden, dass das Schiff gegen Mitte des Monats März 1887 in

Manila eintreffen könne. Auf dieser Fahrt sollte AURORA Sarawak, Anjer [1]), Batavia, Samarang, Sourabaja, eventnell Bali, Lombok, Soumbava, Amboina und Macassar anlaufen; die Fahrt nach Osten konnte bis in die Bandasee erstreckt werden, doch sollte Neu-Guinea nicht berührt werden. Bei der weiteren Fahrt nach Norden sollte, je nachdem die Passage westlich oder östlich von Gilolo gewählt werden würde, Ternate oder — im letzteren Falle — Bosbos oder Wiehas besucht werden. Die Berührnng irgend eines Punktes an der Ostküste von Mindanao war dem Schiffscommandanten gestattet, unter der Voranssetzung jedoch, dass der anberaumte Termin für das Eintreffen der Corvette in Manila nicht überschritten werde. —

Zu Ende des Monates März 1887 sollte AURORA den Hafen von Manila verlassen, und in den ersten Tagen des April Hué anlaufen. Je nach dem früheren oder späteren Einsetzen der SW-Brisen, welche um diese Zeit schon erwartet werden dürfen, sollte die Corvette entweder schon in den letzten Tagen des April oder noch früher die China-See verlassen, um die weitere Reise mit dem Ziele Yokohama anzutreten. Als Zwischenhäfen für diese Fahrt wurden Macao, Amoy, Foochow und Keelnng in Aussicht genommen. Die Ankunft in Yokohama sollte Ende Juni stattfinden, und die Zeit von Ende Juni bis zur Mitte des September sollte dem Besuche der japanischen Vertragshäfen gewidmet werden. Zuerst sollte Hakodate, dann Kobé und Nagasaki berührt werden.

In der ersten Hälfte des Monates October sollte die Corvette, nach eventueller Berührnng nordchinesischer Häfen in Shanghai eintreffen, und von dort aus, günstige Umstände vorausgesetzt, Chingkiang besuchen.

Im November endlich sollte die Fahrt nach Singapore angetreten werden, wobei unter besonderer Rücksichtnahme auf Ningpo noch jene chinesischen Vertragshäfen angelaufen werden sollten, welche das Schiff bei der Fahrt nach Norden nicht zu besuchen Gelegenheit gehabt hatte. Im Hafen von Singapore sollte AURORA zuverlässig zu Beginn des Monates Februar 1888 eintreffen, und hier die weiteren Instructionen bezüglich der Heimreise, oder einer eventuellen Verlängerung der Mission des Schiffes abwarten. —

[1]) Über eine vom Schiffscommandanten erstattete Vorstellung wurde nachträglich bestimmt, dass an Stelle des Ankerplatzes von Anjer, jener von Palembang besucht werden möge.

## Von Pola durch den Suezcanal und das Rothe Meer nach Aden.

Am 1. August 1886 ging AURORA von dem Centralhafen Pola aus unter Dampf in See, und begrüßte zum Abschiede die auf dem Hafenwachschiffe wehende Commandoflagge des Hafenadmirals mit den in solchen Fällen üblichen drei Hurrahrufen.

Gleich nach dem Verlassen des Hafens setzte man Segel, da eine leichte SW-Brise über West nach NW drehte, und eine günstige Segelfahrt versprach. Der Schiffscommandant richtete seine Fahrt gegen die Mitte des adriatischen Golfes, welcher um diese Jahreszeit häufig günstige, andauernde nordwestliche Winde aufweist; doch wurde diesmal diese Erwartung nur zum Theile erfüllt; die Brise flaute häufig ab, und es wurde im Bereiche des adriatischen Golfes noch mehrmals die Benützung der Maschine zur Nothwendigkeit.

Erst auf der Höhe des Eilandes von Strovathi, wo sich das Schiff nach abwechselnder Dampf- und Segelfahrt am 6. August befand, etablirte sich frischer constanter NW, welcher dem Schiffe eine Fahrt von 7.8 Knoten verlieh. Südlich von Gavdo an der Südküste Candiens, traten an Stelle des günstigen frischen Windes flaue nördliche und nordöstliche Brisen, welche mitunter wieder die Inanspruchnahme der Maschine nothwendig machten. Zeitweise aufgetretene Böen aus Norden und NNO in der Stärke 8 wurden zur Fahrt des Schiffes bestens ausgenützt, und es erreichte das Schiff hiebei Geschwindigkeiten bis zu 10.25 Knoten. Am 12. August um 7 Uhr morgens vertäute man das Schiff an dem Franz Josefs-Quai im Hafen von Port-Saïd zwischen zwei Bojen.

Man hatte von Pola nach Port-Saïd 1259.5 Seemeilen durchlaufen, von welcher Distanz 745.5 unter Segeln, 514 Meilen aber mit Maschinenkraft zurückgelegt worden waren. Die Maschine hatte einen Consum von 58 *t* Kohlen beansprucht, und der Schiffscommandant bemerkte in seinem Reiseberichte, dass er wohl noch eine größere Ökonomie in dem Brennmateriale hätte walten lassen, wenn er nicht mit Rücksicht auf den dem Schiffe gestellten Zeittermin für die Ankunft in Aden, und in der sicheren Erwartung einer mehrtägigen Quarantaine in Port-Saïd, die Reise soviel als nur immer thunlich zu beschleunigen getrachtet hätte.

**Port-Saïd.** Erfreulicherweise begnügte sich die Hafenbehörde von Port-Saïd mit billiger Rücksichtnahme auf den ausgezeichneten, an Bord der AURORA herrschenden Gesundheitszustand, mit einer nur 24stündigen Beobachtungs-Quarantaine; der Schiffscommandant konnte also noch andere drei Tage dem Aufenthalte des Schiffes in diesem Hafen widmen, um nicht allein die Kohlenvorräthe zu ergänzen, sondern auch andere Artikel zu beschaffen, welche hier besser und billiger zu erhalten waren, als dies voraussichtlich in den anderen von dem Schiffe zunächst zu besuchenden Orten der Fall gewesen wäre. Namentlich Wein, ein Artikel, welcher von den Mannschaften unserer Schiffe sehr ungern entbehrt wird, da sie ihren heimischen Gewohnheiten nach, in der Verabfolgung von Rum durchaus keinen gleichwertigen Ersatz für den allenfalls fehlenden Wein erblicken, wurde hier in ausreichenden Quantitäten, zu gutem Preise und von befriedigender Qualität eingeschifft.

Am 13. morgens erhielt das Schiff die freie Pratika, nachdem zuerst die ganze Mannschaft von dem Sanitätschef des Hafenamtes untersucht worden, und eine ausgiebige Chlorräucherung vorgenommen worden war; man durfte sich zu einer so nachsichtigen Behandlung seitens des Hafenamtes thatsächlich Glück wünschen; denn Provenienzen aus Istrien unterlagen damals wegen mehrfacher, in den Häfen dieses Landes vorgekommenen Cholerafälle, einer Quarantaine von nicht geringerer als zwölftägiger Dauer. Der AURORA war die ganze Reisedauer von Pola nach Port-Saïd in diese Quarantainezeit eingerechnet worden.

Nachdem der Verkehr mit der Außenwelt freigegeben war, machte der Schiffscommandant die üblichen Etikettebesuche an Bord des egyptischen Stationsschiffes SÂKA und der englischen Kanonenboote CYGNET und FALCON; mit der englischen Mittelmeerescadre, welche am 15. von Alexandrien kommend, 5 Meilen außerhalb des Wellenbrechers von Port-Saïd ankerte, wurde der großen Entfernung wegen nicht in Verkehr getreten. Die erwähnte Escadre erwartete hier ihren Commandanten, den Herzog von Edinburgh, welcher sich von Alexandrien aus über Land, nämlich über Tel-el-Kebir und Ismailah, nach Port-Saïd begeben hatte. Von Port-Saïd aus sollte die englische Escadre ihre Kreuzungen nach Osten und Norden fortsetzen. —

Die Canalfahrt wurde von AURORA am 16., eine Viertelstunde nach 9 Uhr vormittags angetreten, konnte aber an diesem Tage nur bis zu der unmittelbar von Ismailah gelegenen Haltstelle fortgesetzt werden. Am folgenden Tage, eine Viertelstunde nach 4 Uhr morgens, konnte man die Fahrt fortsetzen, und erreichte Suez um 7 Uhr abends.

AURORA nahm keinen Aufenthalt auf der Rhede von Suez, sondern setzte nach Ausschiffung des Canallotsen sogleich die Fahrt fort, indem der Curs auf das Leuchtfeuer von Newport Rock genommen wurde.

**Von Suez nach Aden.** Nachdem das Deck von dem während der Canalpassage zum Gebrauche bereit gehaltenen Vertäuungsmateriale freigemacht worden war, wurden Segel gesetzt, und die Maschine außer Betrieb gestellt. Eine frische NNWestliche Brise, die auch noch während der nächstfolgenden Tage anhielt, ermöglichte die günstige und rasche Segelfahrt. Diese erstreckte sich bis zum 20. Breitengrade, wo man am 23. angelangt war, und bei vollständiger Windstille die Maschine in Gebrauch nahm. Während des Verlaufes der weiteren Fahrt bis Aden, war AURORA von den Windverhältnissen insoferne recht begünstigt, als die Gegenbrisen meist sehr schwach blieben und nie die

Stärke 4 überschritten. Nach Passirung der Insel Jebbel Teer am 25. machten die Gegenwinde sogar auf die Dauer mehrerer Stunden einer leichten NO-Brise Platz, mit welcher das Schiff von 5 Uhr abends bis $7^h$ $30^m$ morgens unter Segeln allein seinen Weg fortsetzen konnte. Ebenso konnte nach der Durchfahrung der Straße von Bab-el-Mandeb für einige Stunden der Dienst der Schiffsmaschine entbehrt werden, indem ein frischer Landwind, welcher aber viel lästigen Staub mit sich brachte, zum Segeln benützt wurde. Um die Mittagsstunde des 27. wurde das Schiff auf der Rhede von Aden zwischen einem Anker und einer Hafenboje, nach den Angaben eines Locallotsen vertäut.

Die Schiffsbemannung hatte, während der Reise durch das berüchtigt heiße Rothe Meer, zwar keine jener enorm hohen Temperaturen zu ertragen gehabt, wie sie im Rothen Meere nicht allzuselten in der Sommerzeit auftreten; aber immerhin war die Hitze sehr fühlbar, und namentlich litt alles sehr durch die nur äußerst geringe Abkühlung, welche von der Nacht gebracht wurde. In den Tagen vom 23. bis zum 26. fiel die Temperatur nie unter 34°; sie erreichte dabei im Maximum 36—38°. Die Ausbildung der Mannschaft, welcher eben in der ersten Zeit nach der Indienststellung des Schiffes begreiflicherweise die größte Sorgfalt zugewendet wird, musste sich unter dem erschlaffenden Einflusse dieser Hitze hauptsächlich auf theoretischen Unterricht beschränken; die überhaupt ausführbaren Exercitien konnten nur in den Vormittagsstunden vorgenommen werden. Der Commandant trachtete den üblen Einflüssen der Temperatur auf die gewohnte Weise zu begegnen, indem er die Mannschaft täglich zweimal Douchebäder nehmen, und ihre Bekleidung entsprechend vereinfachen ließ; der Ventilation des Schiffes wurde die größte Sorgfalt zugewendet, und stets Sonnenzelte geführt. Der Maschinenmannschaft wurde während der Zeit ihrer Inanspruchnahme bei den Kesseln und im Maschinenraume, mit dem besten Erfolge, statt des Trinkwassers kalter Thee verabreicht. Für die Dauer einer Wache — 4 Stunden — wurden 2 Liter dieses erfrischenden Getränkes pro Kopf gerechnet.

**Aden.** Der Aufenthalt der Corvette wurde bis zum Morgen des 31. August ausgedehnt; derselbe wurde zur Completirung der Vorräthe und zur Instandsetzung des Schiffes benützt.

Der Schiffscommandant trat in den üblichen Verkehr mit den Autoritäten am Lande, und hatte vom Gouverneur, Brigadegeneral Hogg, die auszeichnendste Aufnahme zu berichten; der k. u. k. Consul Herr Escher unterstützte den Commandanten auf das beste in der Sammlung von Daten, welche mit der Mission des Schiffes in Verbindung standen. Mehreremale war der Consul an Bord zu Tische, und in seinem gastlichen Hause lernten Commandant und Stab der AURORA nicht allein zahlreiche Notabilitäten der Stadt, sondern auch die vier dort etablirten, angesehenen österreichischen Kaufleute persönlich kennen.

## Von Aden nach Point de Galle auf Ceylon.

Die Fahrt nach Point de Galle wurde am 31. Angust um 6 Uhr morgens angetreten; nach Ausschiffnng des Locallotsen und Umfahrung der Halbinsel Aden, konnte schon um 9 Uhr vormittags der Maschinenbetrieb eingestellt und eine leichte SSWliche Brise zur Fortsetzung der Reise unter Segeln henützt werden.

Die ganze Fahrt bis Point de Galle wurde nnter sehr günstigen Umständen zurückgelegt; nnter der Herrschaft des der Jahreszeit entsprechenden SW-Monsuns war es erst nnmittelbar vor dem Einlaufen in Point de Galle wieder nöthig, die Maschine in Gebrauch zu nehmen; die ganze zwischenliegende Reise wurde nnter Segeln allein zurückgelegt.

Das hauptsächlichste Interesse concentrirt sich demnach bei dieser Fahrt auf die von AURORA vorgefundenen Wind- und namentlich die Strömungsverhältnisse, sowie auf die Beobachtungen, welche während der Fahrt über die Segeleigenschaften der Corvette gemacht werden konnten. Wir stehen demnach auch keineswegs an, diese, allerdings für den Nichtfachmann trockenen und eintönigen Gegenstände, hier an der Hand des vom Linienschiffskapitän Müller erstatteten Reiseberichtes zn besprechen.

Am ersten Segeltage constatirte man eine Stromversetznng gegen Westen von 1.2 Meilen in der Stunde, während doch die Stromkarten für den nördlichen Theil des Golfes von Aden einen Oststrom von 1—2 Meilen angeben. Der Commandant der AURORA neigt rücksichtlich Erklärung dieser auffallenden Thatsache zu der Ansicht hin, dass in so bedeutender Nähe der arabischen Küste, wie an jenem Tage die Position der AURORA sie zeigte, locale Gegenströme auftreten mögen. Aber anch im weiteren Verlaufe der Fahrt durch den Golf von Aden, traten die auf Grund der Angaben der Stromkarten gemachten Voraussetzungen nnr theilweise ein. Die ans dem dritten Quadranten wehenden Brisen lullten regelmäßig ahends und morgens ein, frischten ebenso regelmäßig nach der Mittags- und der Mitternachtstunde wieder auf, so dass bis zum 4. September tägliche Generaldistanzen von 110—115 Meilen gesegelt werden konnten; aber die Stromversetznngen des Schiffes zeigten nur in der Richtung, nicht aber anch in der Stärke eine Übereinstimmnng mit den Angaben der Stromkarten. Letztere geben die Astströme des Golfes von Aden in dieser Jahreszeit mit 24—48 Meilen per Etmal an; man beobachtete aber nur solche von 22 — am 1. September — dann von 6 und 7 Meilen — am 2. und 3. September. Als Ursache kann hier wohl nur die schon eingetretene Abnahme in der Stärke des SW-Monsuns angesehen werden.

Die in den Segelanweisungen angegebene Calmenregion zwischen dem Cap Guardafui einerseits, den Caps Reahnut und Gosierh andererseits, passirte das Schiff am 3. Septemher anstandslos, mit veränderlichen Brisen aus Süd und SW, in der Stärke 1—4. Man trat nun in den eigentlichen Bereich des SW-Monsuns, welcher sich übrigens schon in der Nacht vom 2. auf den 3. durch todten Seegang von bedeutender Länge angekündigt hatte. Im Laufe des Nachmittages und Ahendes des 3. frischte der nach Süden schrallende Wind bis zur Stärke 7 auf, so dass man gezwungen war, die Segelführung nach und nach bis auf doppelt gereeffte Marssegel, Focksegel und Sturmklüver zu reduciren. In den Morgenstunden des folgenden Tages frischte der Wind noch mehr auf, und der Seegang wurde ein schwerer; man

musste noch das Vormarssegel schließen, und es erreichte nun das Schiff unter dem doppelt gerefften Großmarssegel, Focksegel und Sturmklüver, $7^1/_2$—8 Striche vom Winde segelnd, eine Fahrt von $7—7^1/_2$ Knoten.

Im Laufe des 4. schrallte der Wind nach S z. O und SSO, auch der Seegang, welcher eigenthümlicherweise immer um 1—2 Striche raumer kam als der Wind, drehte mehr gegen Osten. Der Commandant nahm nun, ohne Rücksicht auf den eigentlichen Curs des Schiffes und den hier zu erwartenden Strom, der das Schiff nach NO versetzen musste, Curse nördlich von Ost, selbst bis O z. N $^1/_2$ N, um eine möglichst große Fahrtgeschwindigkeit zu erzielen, dabei das Überbordnehmen schwerer Seen zu vermeiden, und möglichst an Ostlänge zu gewinnen, da weiter östlich raumerer Wind zu erwarten stand. Diese Vorgangsweise, auf die Angaben der Segelanweisungen basirt, erwies sich als die best entsprechende; schon am nächsten Tage begann eine raumende Tendenz des Windes platzzugreifen; nach und nach ging die Windrichtung bis SW, in die Stärke 6 und 5 abnehmend, und es konnten nun wieder südlichere, dem Fahrtziel des Schiffes entsprechende Curse eingeschlagen werden. Auch konnte man mehr Segel führen, und vom 5. auf den 6. verzeichnete man eine gesegelte Generaldistanz von 180 Meilen. Am 6. konnte endlich auch schon in den directen Curs gesetzt werden.

Auch im weiteren Verlaufe der Reise raumte der Wind stets weiter nach Westen, ja im östlichen Arabischen Meere in der Nähe der Laccadiven sogar zeitweise bis NW. Dies letztere fand hauptsächlich während der zwischen dem 10. und 12. häufig aufgetretenen kurz andauernden Regenschauer statt. Von da an stabilisirte sich der Wind in der Richtung WNW, welche er bis zu der Ankunft des Schiffes unter der Küste von Ceylon beibehielt, wobei er gänzlich den Charakter eines Passatwindes aufwies.

Was die Strömungen im Arabischen Meere anbetrifft, so fand man diese, ähnlich wie dies im Golfe von Aden der Fall gewesen war, wohl der Richtung nach, nicht aber der Stärke nach, den Angaben der Stromkarten und Segelhandbücher entsprechend. Man gewöhnte sich bald, auf Grund der gemachten Erfahrungen, bei der täglichen Ermittlung des Curses für die nächsten 24 Stunden, nur den halben Betrag jener Stromstärke in Rechnung zu ziehen, welche von den früher erwähnten Behelfen angegeben wurde. Nach Maßgabe des Vordringens des Schiffes im Arabischen Meere ergab dies Curse von S z. O $^1/_2$ O — im Bereiche der NO setzenden Strömungen im westlichen Theile — bis zu O z. S, weiter im Osten, wo der Strom südöstlich und selbst südlich setzt. Aber selbst die, wie erwähnt, durchschnittlich um die Hälfte geringer angenommene Stromversetzung erwies sich in mehreren Fällen doch noch als zu hoch gegriffen; so z. B. am 10. September, an welchem Tage man statt der von den Behelfen angegebenen Versetzung von 18 bis 24 Meilen, nur eine solche von 8 Meilen hatte.

Gänzlich anormal erwies sich jedoch der am 14. beobachtete Strom von 9.5 Meilen nach Nordosten, wo nicht allein nach den Angaben der Stromkarte, sondern auch in Analogie mit den am 11., 12. und 13 beobachteten Stromrichtungen alle Berechtigung vorhanden gewesen wäre, auf einen Strom von mindestens 15 Meilen nach Südosten zu rechnen. Linienschiffskapitän Müller sucht die Ursache dieser anormalen Stromerscheinung in den Wirkungen einer im SSO stattgehabten Südsturmes, welche Annahme durch die thatsächlich erfolgte Beobachtung erheblichen todten Seeganges aus der

genannten Richtung nach dem 15. und 16., allerdings eine wesentliche Unterstützung erhält.

Der Mittagspunkt des 15. ergab gar keine, jener des 16. wieder eine normale Stromversetzung von 22 Meilen nach O z. S; hingegen constatirte der Mittagspunkt des 17. neuerdings eine Versetzung von 12 Meilen nach NNO. Es mag dies wieder eine Folge des weiter südlich anhaltenden starken südlichen Windes gewesen sein, welcher mit Ausnahme der wahrgenommenen todten See in der von AURORA eingenommenen höheren Breite, nur durch ein Abbiegen der NNWlichen Brise nach SW sich fühlbar machte.

Am 17. sichtete man bei Sonnenaufgang die Insel Ceylon, genau in der von der Schiffsrechnung supponirten Richtung. Eine halbe Stunde vor Mittag wurden zur Annäherung an die Küste und zum Einlaufen zwei Kessel in Betrieb gesetzt, in der Nähe des Hafens der Lotse an Bord genommen, und nach 3 Uhr nachmittags das Schiff nach den Angaben dieses Lotsen im inneren Hafen von Point de Galle, im Hahnepoot vor zwei Ankern, nebst den zwei vom Hafenamte beigestellten achteren Vertäuungen vor Anker gebracht. —

Es erübrigt uns noch, der Beobachtungen zu erwähnen, welche der Commandant der AURORA, während der Fahrt von Aden nach Point de Galle, rücksichtlich der See-Eigenschaften des Schiffes zu machen in der Lage war.

Linienschiffskapitän Müller bezeichnet diese Eigenschaften kurz als „vorzügliche“, indem das Schiff bei schwerem Seegange aus der Dwarsrichtung — 8 Striche — nur zweimal bedeutendere lebende Seen, dagegen bei nur einem Striche raumer Seerichtung — 9 Striche — lediglich ganz unbedeutende Spritzseen über Bord nahm. Bei einer Windstärke Nr. 8 konnte auf $7^1/_2$—8 Striche vom Winde liegend, das nur zweimal gereeffte Großmarssegel, das Focksegel und der Sturmklüver anstandslos geführt, und mit denselben eine Geschwindigkeit von $7^1/_2$ Knoten erreicht werden. Die Rollbewegungen erreichten allerdings nach der Leeseite oft 40°; sie waren aber stets sanft, und erfolgten niemals stoßweise. Die Dichtigkeit des Schiffes konnte als eine genügend befriedigende angesehen werden, wenn erwähnt wird, dass trotz der sehr bedeutenden und anhaltenden Schlingerbewegungen und dem Einflusse der großen Hitze im Rothen Meere nie mehr als 14—16 *cm* Sood in 24 Stunden sich ansammelte.

Während der Fahrt zwischen Aden und Point de Galle wurden auch Versuche über den Einfluss gemacht, welchen bei der Fahrt mit Segeln der fixirte oder ausgekoppelte Propeller auf die Fahrtgeschwindigkeit auszuüben vermochte. Man constatirte, dass das Auskoppeln des Propellers unter gar keinen Umständen einen nennenswerten Vortheil auf die Fahrt des Schiffes ausübe, sondern im Gegentheile oft sogar von Nachtheil sei. Der ausgekoppelte Propeller der AURORA beginnt erst bei einer Schiffsgeschwindigkeit von 5 Meilen sich continuirlich in Rotation zu erhalten; er macht dann 28—30 Rotationen, ohne dass der geringste Unterschied zum Nachtheile der Fahrt bemerklich wird, wenn man ihn feststellt. Es scheint die Ursache hiefür in der Thatsache zu liegen, dass bei eingestelltem Propeller der größte Theil seiner Fläche von dem Achtersteven gedeckt ist, während der ausgekoppelte Propeller, bei einer geringeren als der früher angegebenen Fahrtgeschwindigkeit, meist eine horizontale Lage der Flügel annimmt, so dass die ganze Fläche der Flügel den vollen Wasserwiderstand zu erleiden hat. Auch bemerkt Linienschiffskapitän Müller mit Recht, dass es zur Schonung

des ganzen Treibapparates gewiss mehr beiträgt, wenn der Propeller nicht ausgekoppelt wird. —

Die Ausbildung der Bemannung hatte auf der Reise durch das Arabische Meer die befriedigendsten Fortschritte gemacht, und es war der Abschluss jenes Theiles des vorschriftsgemäßen Unterrichtsprogrammes erzielt worden, welcher als die Ausbildung auf fixen Rollenposten bezeichnet wird; der Schiffscommandant beabsichtigte bei der nächsten sich darbietenden Gelegenheit an die Scheibenschießübungen mit dem Kleingewehr sowohl, als mit den Schiffsgeschützen zu schreiten.

Der Gesundheitszustand der Schiffsbemannung war bei der Ankunft in Point de Galle ein ganz befriedigender. Nach dem Verlassen des Rothen Meeres hatten sich die gewöhnlichen Folgen der plötzlichen großen ununterbrochenen Hitze allerdings eingestellt; man hatte ziemlich viele leichte Erkrankungen an Magen- und Darmkatarrhen, Hautausschlägen, Abcessen u. s. w. zu verzeichnen gehabt. Doch war kein einziger ernsterer Krankheitsfall vorgekommen; die mannigfachen kleinen Verletzungen an Händen und Füßen, welche stets an Bord eines neu in Dienst gestellten Schiffes infolge der noch geringen Übung der Mannschaft in den vielfältigen Verrichtungen des täglichen Dienstes vorkommen, waren auch hier beobachtet worden, doch auch in dieser Richtung waren die nun seit der Abfahrt von Pola vergangenen sechs ersten Wochen vorüber gegangen, ohne dass ein schwererer Fall von Verwundung vorgekommen wäre.

**Point de Galle.** Bei der Ankunft der Corvette war der dortige k. u. k. Consularagent, Herr A. B. Scott, eben von Point de Galle abwesend, indem er auf seinen Plantagen bei Candy sich aufhielt; Linienschiffskapitän Müller fand sich demnach zunächst an den Stellvertreter dieses Functionärs, Herrn F. S. Clark, gewiesen. Sowohl dieser Herr, als der Gouvernementsagent, Herr E. Elliot, und der Hafenmeister, Herr D. Blyth, wetteiferten aber in dem Bestreben, dem k. k. Schiffscommandanten in dem informatorischen Theile seiner Mission jede nur irgend wünschenswerte Unterstützung angedeihen zu lassen; ebenso auch der k. u. k. Consulareagent selbst, nachdem er auf die Nachricht von dem Eintreffen des k. k. Kriegsschiffes an seinen Amtssitz zurückgekehrt war.

Der Commandant und Stab des Schiffes fanden sowohl bei dem Gouverneuragenten, Herrn Elliot, als auch bei der ganzen Honoratiorengesellschaft von Point de Galle die ehrenvollste und herzlichste Aufnahme; die hervorragendsten Persönlichkeiten der Stadt wetteiferten in dem Bestreben, den Commandanten und Stab der AURORA mit Aufmerksamkeiten aller Art förmlich zu überhäufen. „Es verging kein Tag“, meldet Linienschiffskapitän Müller, „an welchem ich nicht, entweder allein oder mit mehreren Schiffsofficieren, mit dem königl. Gouverneuragenten, entweder bei ihm selbst oder bei einem der ersten Kaufherren zu Tische war; zu Ehren der Anwesenheit des Schiffes wurden von Herrn Elliot am 21., von Herrn Scott am 23., und von Herrn Blyth am 25., Ballfeste veranstaltet, an welchen der Schiffsstab in entsprechender Würdigung dieser Aufmerksamkeiten den regsten Antheil nahm. — Diese außerordentliche Aufnahme, welcher sich nach mehrfach erhaltenen Andeutungen bisher durchaus nicht jedes einlaufende Kriegsschiff anderer Nationen rühmen konnte, spricht für das Ansehen, welches die k. k. Flagge in diesen Gewässern genießt, und beweist zugleich, dass der in dieser eng-

tischen Colonie sehr hoch geachtete k. u. k. Conenlaragent es versteht, die Interessen der Monarchie in der würdigsten und erfolgreichsten Art zu vertreten.«

Am 24. veranstaltete der Schiffscommandant an Bord der Corvette ein Diner, welches der großen Anzahl der geladenen Gäste wegen auf Deck abgehalten wurde. Man hatte zwischen dem Groß- und dem Kreuzmaste auf den Gangwegen, sowie am Achterdecke reich verzierte Gemächer aus Signal- und Nationalflaggen improvisirt, und empfing in diesen mit Blumen und Reisig geschmackvoll ausgestatteten Räumen den königl. Gouverneuragenten, alle Consuln — mit Ausnahme Herrn Scotts, welcher durch Unwohlsein verhindert war, der empfangenen Einladung nachzukommen — den Militär-Stationscommandanten mit einigen seiner Officiere, die ersten Functionäre der verschiedenen Gerichts- und Verwaltungsbehörden, sowie die Chefs der hervorragendsten Handlungshäuser von Point de Galle. Der gesammte dienstfreie Schiffsstab unterstützte den Schiffscommandanten auf das Beste in dem Bestreben, den fremden Gästen an Bord des k. k. Kriegsschiffes die Honneurs in der gastlichsten Weise zu machen.

Linienschiffskapitän Müller benützte auch den Aufenthalt in Point de Galle, um der Mannschaft tourweise Landurlaub zu gewähren; es fehlte nicht an Anerkennung über das gute Aussehen der Matrosen der Corvette, sowie über ihr anständiges, von jenem der Matrosen mancher anderen Nationen sehr verschiedenes Betragen.

Zur Instandsetzung des Schiffes, dessen Aussehen begreiflicherweise seit dem Verlassen des Centralhafens schon ziemlich gelitten hatte, nachdem es zuerst der Hitze des Rothen Meeres ausgesetzt gewesen, dann in mehr als vierzehntägiger ununterbrochener Fahrt mitunter sehr schwere See auszuhalten gehabt, konnte der Aufenthalt vor Point de Galle zum Bedauern des Schiffscommandanten und des Gesammtdetailofficiers nicht in jenem Maße verwendet werden, welcher wünschenswert gewesen wäre. Während des ganzen, instructionsgemäß auf acht Tage beschränkten Aufenthaltes herrschte nämlich beinahe ununterbrochen Regenwetter, so dass die nothwendigen Erneuerungen des Anstriches auf die inneren, vor dem Regen geschützten Räume beschränkt bleiben mussten; auch war der in den Hafen ziehende bedeutende Seegang sonstigen Arbeiten recht hinderlich, und machte eine fortgesetzte Aufmerksamkeit auf die Vertäuungen erforderlich. Die beiden eigenen am Buge ausgebrachten Anker sammt ihren Ketten ergaben zwar keinerlei Anstände, aber die vom Hafenamte beigestellten Achtervertäuungen, bestehend aus zwei schweren Wurfankern nebst zwei 12—14zölligen Trossen aus Cocoshanf, rissen zu wiederholtenmalen infolge der mitunter recht heftigen Stampfbewegungen des Schiffes.

---

# Von Point de Galle über Nancowry, Acheen, Penang, Pancore und Malacca nach Singapore.

Am 26. September um $10^1/_2$ Uhr morgens verließ AURORA den Hafen von Point de Galle unter Dampf und unter der Führung eines Locallotsen. Nach Ausschiffung des Lotsen wurde schon um Mittag, nachdem *Dondra Head* doublirt war, der Maschinenbetrieb eingestellt und bei leichter westsüdwestlicher Brise unter Segel directer Curs auf den *Sombrero*-Canal zwischen *Nancowry* und *Litle Nicobar* genommen. Im Laufe des folgenden Tages frischte die in der Richtung constant bleibende westsüdwestliche Brise, unter Entwicklung eines bedeutenden Seeganges, bis zu der Stärke 6, und ermöglichte dem Schiffe, in dem Etmal von dem 27. auf den 28. die bishin größte Generaldistanz von 206 Meilen zu verzeichnen.

Der frische, günstige Monsun nahm zwar in den folgenden Tagen nach und nach bis zu der Stärke 3 ab, doch wurde immerhin eine recht günstige Segelfahrt erzielt, indem man täglich mindestens Generaldistanzen von 160 Meilen verzeichnen konnte. In dem Maße, als der Monsun an Stärke abnahm, trübte sich zugleich das Wetter, und starke Regenschauer, sowie Gewitter, von ziemlich heftigen Böen begleitet, traten immer häufiger auf. Immerhin gelang es täglich, die Positionsbestimmung auf astronomischem Wege vorzunehmen.

Während der Fahrt bis zu der Nicobarengruppe wurden normale Stromversetzungen constatirt, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| am 27. September | 12 Meilen | 0 z. N; |
| „ 28. „ | 34 „ | $0^1/_2$ S; |
| „ 30. „ | 16 „ | 0 z. N; |
| „ 1. October | 16 „ | 0 z. N. |

Hingegen wurde am 29. September keinerlei Strom constatirt.

Die Regelmäßigkeit der angetroffenen Strömungen durfte diesmal überraschen; denn schon am 30. mittags, in einer Entfernung von noch 160 Meilen von der Nicobarengruppe, hatte das Schiff eine Zone starker Spitzseen — *ripplings* — durchkreuzt; diese in ihren Ursachen auf das Zusammentreffen verschieden gerichteter Strömungen zurückgeführte Erscheinung, wir daber von den Segelhandbüchern nur in dem Raume zwischen den einzelnen Nicobaren, dann nördlich, südlich und östlich von dieser Inselgruppe als zu erwarten angegeben, nicht aber westlich der Inselgruppe, wo sich AURORA zu dieser Zeit befand.

Im Laufe der Nacht vom 30. September auf den 1. October lullte der Wind bei dicht umwölktem Himmel gänzlich ein; nachdem in den Morgenstunden das Schiff sich bereits auf 42 Meilen von Katschal befand, zugleich aber die geringe Aussicht, an diesem Tage einen sicheren astronomischen Punkt zu erhalten, es wünschenswert erscheinen ließ, in diesem Bereiche nahezu unberechenbarer Stromversetzungen die Nicobarengruppe noch an demselben Tage zu erreichen, entschloss sich der Schiffscommandant, die Maschine schon hier in Thätigkeit treten zu lassen. Es wurde also geheizt, und mit voller Maschinenkraft bis 3 Uhr nachmittags gegen Katschal gesteuert. Um $1^h\ 30^m$ kam diese Insel in der richtigen Position in Sicht. Man passirte im Süden dieser Insel, sowie der Insel Nancowry, und steuerte mit aller durch die Unsicherheit und mangelhafte Bekanntschaft dieser Fahrwässer gebotenen

Vorsicht gegen den Hafen. Nach Sonnenuntergang, um $6^h 30^m$, ankerte die Corvette in Gross-Harbour in $21^1/_2$ Faden Wasser, in der Nähe des daselbst vor Anker angetroffenen Stationsschiffes der Nicobaren, nämlich des nach der Insel benannten Dampfkutters NANCOWRY.

**Nancowry-Hafen auf den Nicobaren.** Im Nancowry-Hafen nahm AURORA einen dreitägigen Aufenthalt, welcher von Seite des Schiffscommandanten und der Personen des Stabes zur Erforschung der Verhältnisse der jungen englischen Niederlassung daselbst, sowie zur Sammlung einiger interessanter Objecte für die k. k. Hofmuseen benützt wurde. In diesen Bestrebungen wurde man auf das allerbereitwilligste und erfolgreichste durch die liebenswürdigen Bemühungen des Chefs der Niederlassung, *Assistent Superintendent* E. H. Man *Esq.*, unterstützt.

Nach einem, wie schon erwähnt, über die Dauer von drei Tagen erstreckten Aufenthalte verließ AURORA den Nancowry-Hafen am 5. October um 7 Uhr morgens. Nach dem unter Dampf bewerkstelligten Auslaufen ließ der Commandant eine Rectification der localen Compassdeviation vornehmen, und als das Schiff 10 Meilen weit in See gelangt war, die Maschine außer Thätigkeit setzen, und bei regelmäßigem Monsun die Segel beisetzen. Man nahm den Curs gegen Acheen Head an der NW-Spitze von Sumatra. Der schon im Sombrero-Canal beobachtete SW-Strom von 1.8 Meilen in der Stunde ließ voraussetzen, dass nach der Angabe der Segelhandbücher, im Widerspruche mit den Daten der Stromkarten, zwischen den Nicobaren und Acheen ein Strom vorgefunden werden mochte, welcher in der Richtung dem Monsun entgegengesetzt sein würde. Der astronomische Mittagspunkt des 6. bestätigte aber die Angaben der Stromkarten, indem man eine Versetzung von 28 Meilen nach Norden erlitten hatte; man zögerte nun nicht länger, das Schiff völlig scharf an den Wind zu legen, um nach Möglichkeit die Bengal-Passage zwischen den Inseln Way und Brasse direct erreichen zu können. Dieses Vorhaben wurde aber durch die abermals im Etmal vom 6. zum 7. sehr bedeutende Stromversetzung von 44.7 Meilen nach NO, sowie durch die Frische des Windes und den ziemlich bedeutenden Seegang vereitelt. Man sichtete die Nordküste von Sumatra nur etwas luvwärts von Batu Pedir, d. i. etwa 25 Meilen in Lee der Malacca-Passage. In der Erwartung, von dem hier nach Westen und NW setzenden Strome unterstützt zu werden, versuchte man, die erwähnte Distanz unter Segeln aufzukreuzen; aber obschon soviel als nur möglich mit Segeln geprangt wurde, konnte man doch keinen nennenswerten Luvgewinn erzielen, wohl hauptsächlich aus der Ursache, dass das Schiff unter den herrschenden Umständen nicht über Stag zu bringen war, und die Wendungen also alle über Halsen gemacht werden mussten. Der Schiffscommandant entschloss sich demnach, die Maschine in Verwendung treten zu lassen; von $7^1/_2$ Uhr morgens des 8. wurde gegen die Malacca-Passage gedampft, und nach Passirung derselben gegen den Ankerplatz von Oleh-Leh gesteuert, wo das Schiff um 2 Uhr nachmittags in sechs Faden Wassertiefe vor Anker gebracht wurde.

**Oleh-Leh- (Acheen).** Auf dem Ankerplatze von Oleh-Leh fand man den k. niederländischen Kreuzer I. Classe DE RUYTER und das Kanonenboot gleicher Flagge PALEMBANG vor Anker; mit den Befehlshabern dieser Schiffe, sowie mit jenem des am 10. einlaufenden Raddampfers MERAPI wurden die

üblichen Höflichkeitsbezeigungen gewechselt; ebenso versäumte der Commandant der AURORA nicht, sich nach dem Hauptquartier des in Acheen commandirenden Brigadegenerals H. Demmeni zu verfügen, um demselben seine Aufwartung zu machen. Man erhielt schätzenswerte Andeutungen über den damaligen Stand des niederländischen Unternehmens in Acheen, welche an geeigneter Stelle zur Sprache gelangen werden.

Nach zweitägigem Aufenthalte auf dem Ankerplatze von Oleh-Leh verließ AURORA diesen Punkt am 11., nach Eintritt des Stauwassers, um 9 Uhr vormittags. Ohne die Maschine in Anspruch zu nehmen, wurde unter Segel gesetzt, und der Curs durch die Malacca-Passage, dann direct gegen Pulo-Penang genommen. Der Commandant wählte den directen Curs in der Nähe der Nordküste von Sumatra, da er trotz der hier zu erwartenden Gegenströme immerhin auf bessere Verhältnisse durch die abwechselnden Land- und Seebrisen rechnen durfte, als wenn er zur Vermeidung dieser Strömung erst nördlichere Breiten aufgesucht hätte, wo man, aller Wahrscheinlichkeit nach, mit Windstillen zu kämpfen gehabt haben würde. Diese Wahl der Route wurde auch durch den Verlauf der Reise nach Penang gerechtfertigt, indem eine recht gute Fahrt nach Osten gemacht wurde, obgleich die beobachteten Stromversetzungen durchaus keine geringen waren.

Dieselben betrugen:

am 12. October........... 16 Meilen nach W $^1/_2$ N;
„ 13. „ ........... 30 „ „ „
„ 14. „ ........... 14 „ „ W z. N $^1/_2$ N; endlich
„ 15. „ ........... 10 „ „ O z. N $^1/_2$ N.

Am 15. nachmittags sichtete man Pulo-Penang auf 55 Meilen Entfernung, und um 9 Uhr abends das Leuchtfeuer an der NW-Spitze dieser Insel, worauf für die Dauer der Nacht die Segel entsprechend gekürzt wurden. Zeitlich morgens wurde unter Dampf gegen den Nordcanal, und dann durch denselben gegen den Ankerplatz für Kriegsschiffe auf der Rhede von Penang gesteuert. Man vertäute daselbst das Schiff in 10 Faden Wasser vor zwei, im Hahnepoot mit je $2^1/_2$ Scheckel Kette ausgebrachten Ankern.

**Penang.** Auf der Rhede von Penang fand man zwei siamesische Kriegsschiffe vor Anker, und zwar den Dampfer APOLLO und das Kanonenboot CORONATION. Mit den Commandanten dieser Schiffe, sowie mit dem englischen Residenten von Penang, Herrn C. J. Irving, fand der übliche Austausch von Höflichkeitsbezeigungen statt; der k. und k. Consularagent, Herr R. Klünder, ließ es sich sehr angelegen sein, dem Schiffscommandanten in jeder Hinsicht mit Rath und That an die Hand zu gehen und ihm zur Erlangung der gewünschten Informationen behilflich zu sein. Mehrfache gegenseitige Einladungen brachten das gute Einvernehmen und die gegenseitigen Sympathien zum Ausdrucke.

Zu wahrhaftem Schmerze des gesammten Schiffsstabes ergab sich sofort nach dem Eintreffen der Corvette in Penang die unabweisliche Nothwendigkeit, den beliebtesten Schiffsgenossen und Kameraden, Linienschiffslieutenant Edmund Hermann, unter Umständen zur ärztlichen Behandlung in das englische Landspital auszuschiffen, welche es wohl mit aller Bestimmtheit voraussehen ließen, dass dieser fähige, beliebte und in ungewöhnlichem Maße von seinen Kameraden hochgeschätzte Officier hier, ferne von der Heimat, ein frühes Grab finden werde. Der ärztliche Befund, auf Grund dessen der Schiffs-

commandant die Ausschiffung des Linienschiffslieutenants Hermann anzuordnen veranlasst war, bezeichnete die Krankheit als eine unheilbare Entartung des Bauchfelles, und stellte die Prognose, dass höchstens eine vorübergehende Kräftigung des Kranken, ein temporärer Stillstand, in keinem Falle aber eine volle Heilung erhofft werden könnte. Diese Voraussicht traf auch in trauriger Weise zu; die englischen Ärzte, welche Hermann im Landspitale behandelten, wollten am 27. eine Operation auf Leben und Tod versuchen — allerdings, ohne sich viel Erfolg von diesem Versuche versprechen zu dürfen; eine Veränderung in der Krankheitslage ließ sie aber im letzten Momente noch von der gehabten Absicht zurücktreten. Linienschiffskapitän Müller hatte den Aufenthalt der Corvette um einige Tage verlängert, damit der Schiffsarzt der AURORA der beabsichtigten Operation beiwohnen könne; als diese nun endgiltig aufgegeben wurde, konnte der Commandant nicht länger mit der Fortsetzung der Reise des Schiffes zögern, und AURORA verließ demgemäß am 28. vormittags Penang.

Man kann leicht ermessen, mit wie tiefschmerzlichen Gefühlen alle Kameraden von dem todtkranken Freunde Abschied nahmen, den sie auf Nimmerwiedersehen in Penang zurücklassen mussten. (Nach schweren Leiden verschied Linienschiffslieutenant Edmund Hermann zu Penang am 4. November auf das Tiefste betrauert von jedem, der diesen gemüthvollen, heiteren, hochgebildeten, und musterhaft pflichttreuen jungen Mann je gekannt hatte.) —

Wie schon erwähnt, setzte AURORA am 28. ihre Fahrt fort. Der Schiffscommandant hatte die Absicht, den bevorstehenden Reiseabschnitt zur Vornahme der Scheibenschießübungen sowohl mit den Schiffsgeschützen, als mit Handwaffen ausnützen zu lassen; er ließ demnach nach dem Verlassen von Penang, als freieres Fahrwasser erreicht war und Segel gesetzt werden konnten, die Kesselfeuer nur zurückschieben, und nahm am 29. die Maschine wieder in Gebrauch, um nach den bestehenden Vorschriften die Geschützscheibenschießübungen in voller Fahrt durchzuführen. Nach Beendigung dieser wichtigen Übungen wurde die Fahrt zuerst unter Segel fortgesetzt, dann aber zum Anlaufen des Ankerplatzes, welchen der Schiffscommandant für die Scheibenschießübungen am Lande mit den Handwaffen ausersehen hatte, wieder die Maschine benützt. Dieser Ankerplatz war

**Pancore**, im Bereiche der sogenannten *Dindings*. Der schmale Küstenstreifen an der Halbinsel Malacca, welcher nebst einigen zugehörigen Inseln mit dem Collectivnamen der *Dindings* bezeichnet wird, ist eine der jüngsten englischen Niederlassungen im Bereiche der sich langsam, aber stetig erweiternden *Straits Settlements*; vorläufig hat der Hauptort der *Dindings*, Pancore, noch keinerlei Bedeutung, und beschränkt sich dessen Thätigkeit auf einige Ausfuhr an Holz.

AURORA traf hier am 30. October um 6 Uhr abends ein, und widmete die folgenden Tage den schon früher angedeuteten Übungen der Mannschaft.

Am 3. November wurde um 8 Uhr morgens gelichtet, und mittelst Dampf aus dem Hafen gesteuert. Eine günstige und rasche Segelfahrt, bei welcher wegen der zahlreichen Untiefen der Malacca-Straße häufig die Richtigkeit des eingehaltenen Curses durch Lothungen, besonders zur Nachtzeit, controlirt werden musste,. brachte die Corvette um 5 Uhr nachmittags des 5. auf den Ankerplatz von Malacca.

**Malacca.** Vor dem gegenwärtig nur unbedeutenden Orte Malacca brachte AURORA zwei Tage zu; der Resident, Herr E. Ieemonger, machte dem Schiffe hier die Honnenrs in freundlicher Weiee.

Am 8., um 6 Uhr morgens, setzte man mit leichter westnordwestlicher Brise unter Segel, und fand eich auch auf diesem Reiseabschnitte von Wind und Wetter recht begünstigt. Das Leuchtschiff von Formosa wurde um 6 Uhr abends, das Leuchtfeuer von Pisang um $1^1/_2$ Uhr nach Mitternacht passirt. Im südlichsten Theile der Malacca-Straße veränderten sich aber die bisher so günstig gewesenen Navigationeverhältnisse. Unter heftigen Gewittern und starken Regenschauern traten an Stelle der einlullenden westnordwestlichen Briee etarke Regenböen aus dem 1. und 4. Quadranten auf, und der Schiffscommandant entschloss sich demnach, mit Rücksicht auf das sehr beschränkte Fahrwasser zwischen *Little Carimon* und dem Festlande, um 5 Uhr morgens des 9. die Maschine in Betrieb setzen zu lassen. Es wurde nun der Weg durch die *Main*-Straße gegen Singapore genommen, woselbst das Schiff um $10^1/_2$ Uhr in 10 Faden Wasser auf dem für Kriegsschiffe designirten Platze vor Anker gebracht wurde.

Der erste große Hafen der ostasiatischen Station, welcher von AURORA besucht werden sollte, war also auf einige wenige Tage genau an dem in der Reise-Instruction festgesetzten Termine erreicht worden. Die Ausbildung der Mannschaft hatte die besten Fortschritte gemacht, und Schiff und Mannschaft befanden sich mit Rücksicht auf die von beiden beanspruchten Leistungen in der besten Verfassung. Das Schiff brauchte nur einige unbedeutende Reparaturen in der Takelage, Anstrich des Körpers u. s. w., wozu der programmäßige längere Aufenthalt in Singapore reichlich die Zeit bot.

Über die Gesundheitsverhältnisse der Bemannung meldete der Schiffscommandant nach Abschluss dieser ersten Periode seiner Mission, dass dieselben als ein befriedigende angesehen werden dürfen, wenn man die Witterungsverhältnisse in billige Rücksicht ziehe, denen die Mannschaft seit dem Eintritte des Schiffes in die Region des SW-Monsuns ausgesetzt gewesen war. In der That war während dieses Zeitraumes kaum ein Tag ohne mehr oder weniger Regen vergangen, so dass die unmittelbare Wirkung durchnässter Kleidung mit den ungünstigen Einflüssen stets feuchter Wohnräumlichkeiten sich vereinigten.

**Singapore.** Zur Zeit der Ankunft der AURORA befand sich auf der dortigen Rhede seit drei Tagen die kaiserlich deutsche Escadre der ostasiatischen Station, bestehend aus den Schiffen BISMARCK, CAROLA und OLGA, deren erstgenanntes die Flagge des commandirenden Contre-Admirals Knorr führte. Am Tage nach der Ankunft der AURORA verließ dieses Geschwader in westlicher Richtung die Rhede, ohne aber, dass ihr Reiseziel bekannt geworden wäre. Von anderen Flaggen fand man die englische Glattdeckscorvette SATELLITE als Stationsschiff vor, welches am 11. durch das von Bangkok anlangende Kanonenboot ZEPHYR in diesem Dienste abgelöst wurde; SATELLITE unternahm eine Übungskreuzung gegen Malacca und Pulo-Penang, und kehrte von derselben am 3. December auf die Rhede von Singapore zurück. Am 23. November lief der niederländische Kreuzer TROMP nach einer längeren Seekreuzung auf die Rhede, um die Folgen einer leichten Grundberührung an der Küste von Neuguinea, im Dock von Singapore beheben zu lassen; zum gleichen Zwecke kam das niederländische Thurmschiff PRINS HENDRICK nach Singapore, und wurde nach TROMP in den Dock gebracht.

Mit den Commandanten und Stäben aller dieeer fremden Kriegeschiffe wurden die üblichen Höflichkeiten ausgetauscht; der Verkehr mit den Stäben des ZEPHYR und TROMP, welche beiden Schiffe durch längere Zeit zugleich mit AURORA vor Singapore anwesend waren, gestaltete sich bald zu einem freundschaftlichen und in jeder Beziehung sehr angenehmen.

Außer den bisher genannten fremden Kriegeschiffen hatte man noch Gelegenheit, das für Japan bestimmte, von der *Société des Forges et Chantiers de la Méditérannée* erbaute Schiff UNEBI-KAN kennen zu lernen. Dieser Rammkreuzer lief am 27. November, mit französischen Kapitänen und Mannschaften bemannt, auf der Reise nach Yokohama begriffen, in Singapore ein; trotz der Art seiner Bemannung führte das Schiff doch schon die japanische Flagge. Dieses schöne, stolze Kriegsfahrzeug, bestimmt, der rasch aufstrebenden japanischen Kriegsflotte einverleibt zu werden, hat die Gewässer nie erreicht, in welchen es seine Thätigkeit entfalten sollte. — Am 2. December verließ es den Hafen von Singapore, und blieb seither verschollen. — Unter den verschiedenen Annahmen über die Ursachen des Verlustes des prächtigen und wertvollen Schiffes (4000 *t* Deplacement, 7,000.000 Frcs. Wert), mit seiner ganzen ans 120 Personen bestehenden Bemannung, hat am meisten Wahrscheinlichkeit jene für sich, welche der Meinung huldigt, das Schiff sei — beim Abgange alles Kriegsausrüstungs-Materials — infolge fehlerhafter Stauungsverhältnisse gekentert und gesunken. —

Mit den Einwohnern von Singapore, ganz besonders mit den officiellen Kreisen derselben, gestaltete sich der Verkehr des Schiffsstabes der AURORA in der angenehmsten Weise. Eine ganz besondere Zuvorkommenheit entfaltete der Gouverneur, und selbstverständlich auch der k. u. k. Consul, Herr Brandt. Unter den Aufmerksamkeiten, welche der Gouverneur gegen das k. k. Kriegsschiff hatte, verdient außer mehrfachen Einladungen, welche an den Commandanten und den Schiffsstab gerichtet wurden, hauptsächlich die ganz außergewöhnliche Gefälligkeit Erwähnung, mit welcher der Gouverneur alle jene an ihn gelangenden politischen Nachrichten, in welchen von unserer Monarchie irgendwie Erwähnung geschah, sofort dem Linienschiffskapitän Müller zur Kenntnisnahme mittheilte.

Im allgemeinen wurde der Aufenthalt der Corvette außer zu der Sammlung von Daten, welche mit der Mission des Schiffes in Beziehung standen, zu gründlicher Instandsetzung des Schiffes und zur Completirung aller Vorräthe ausgiebig benützt. Die Takelage wurde in hohl gestrichen, Schiffskessel und Maschine eingehend visitirt, der Miniumbelag des Sodraumes erneuert, und ein allgemeiner Anstrich in- und außenbords gegeben.

---

## Über Neu-Johore und Muntok nach Batavia.

Am 4. December verließ AURORA die Rhede von Singapore und fuhr unter der Führung eines Locallotsen zunächst nach Neu-Johore im Canal von Singapore, um hiedurch einer wiederholten dringenden Einladung des Maharadjah von Johore zum Besuche dieser seiner neu erbauten Residenz nachzukommen. Nach siebenstündiger Fahrt, von Mittag bis 7 Uhr abends, war die Corvette vor dem Palaste verankert. Der folgende Tag wurde zu

ceremoniösem Besuche des Rajah benützt, welcher nach der endlich erhaltenen definitiven Zusage des Schiffscommandanten, mit der Corvette nach Neu-Johore zu kommen, sich dahin eigens von seiner gewöhnlichen Residenz in Singapore begeben hatte, um seine Gäste würdig zu empfangen. Es fand eine festliche Bewirtung statt, und alle Schätze und Sehenswürdigkeiten des Schlosses und Parkes wurden den Besuchern eingehend gezeigt; zum Abschiede wurden denselben von Seite des Maharadjah Geschenke überreicht, welche für jeden Angehörigen des Schiffsstabes aus einem kostbaren landesüblichen *Sarong* bestanden. Der Commandant wurde außerdem durch Überreichung eines photographischen Porträts des Schlossherrn geehrt.

Am 6., um 6 Uhr morgens, setzte die Corvette ihre Fahrt fort; bei der Johore Untiefe wurde der nun entbehrliche Locallotse ausgeschifft, und bei leichter Gegenbrise durch die mittlere Passage gegen See gedampft. Als um 2 Uhr nachmittags das Horsburgh-Leuchtfeuer doublirt, und somit ein genügender Seeraum gewonnen war, ließ der Commandant die Maschine außer Gebrauch treten und die Segel beisetzen. Die anfänglich leichte, im Laufe der Abendstunden bis zur Stärke 3—4 frischende Brise variirte wohl nach Nord und selbst NW, doch wurde der Effect dieser günstigen Winddrehungen, obgleich das Schiff scharf am Winde gehalten wurde, durch constanten nach SSO setzenden Strom paralysirt, so dass das Schiff von seinem gegen Sarawak angelegten Curse merklich abgetrieben wurde. Im Etmal des folgenden Tages war dieselbe ungünstige Stromrichtung noch immer vorherrschend, doch war der Wind noch weiter raum geworden, was den Einfluss des Stromes wieder auszugleichen geeignet war. In dem Maße aber, als der Wind nach Nord und NNW drehte, trübte sich das Wetter, und es traten häufige Regenböen auf; es konnte aber noch immer ein günstiger Curs eingehalten werden. Als jedoch der Wind unter Zunahme seiner Stärke bis Nr. 9, nach N und NNO schraalte, und die Segel dieser bedeutenden Zunahme der Windstärke entsprechend nach und nach bis auf das dichtgereeffte Vormarssegel und das Fockstagsegel geborgen werden mussten, wurde das Schiff bei dem noch immer in der Stärke von einer Meile in der Stunde nach SO setzenden Strome sehr bedeutend vom Curse ab nach Süden versetzt. Wenn nun auch im Laufe der Nacht die Stärke des Sturmes wieder etwas abnahm, so dass einige Vermehrung der Segel eintreten konnte, so ließ doch der andauernde, sehr schwere Seegang aus Nord eine ununterbrochene Dauer des in dieser Jahreszeit hier zu voller Entwicklung gelangten NO-Monsuns mit aller Bestimmtheit voraussetzen, und unter Rücksichtnahme auf den starken ungünstigen Strom hätte Cap Api und Datu auf Borneo keinesfalls mit Segeln, sondern nur unter Aufwand der vollen Maschinenkraft unter Dampf erreicht werden können. In der Erwägung nun, dass außerdem noch das Verweilen auf der Rhede von Sarawak während starken NO-Monsuns von den Segelhandbüchern widerrathen wird, beschloss der Schiffscommandant, vorläufig von dem weiteren Verfolgen dieses nächsten Reisezieles abzusehen. Man gab es also auf, die bisher innegehabte Route weiter zu forciren, nahm in den Morgenstunden des 9. Steuerbordhalsen, und schlug die Route gegen Palembang ein.

Anfänglich konnte nun ein sehr günstiger WSW-Curs eingehalten werden; aber es scheint, dass sich das Schiff gerade in der Grenzregion des NO- und des NW-Monsuns befunden haben muss; denn in dem Maße, als das Schiff weiter nach SW vordrang, schraalte der Wind in immer heftiger werdenden Regenböen nach NNW und NW, so dass eine entsprechende Segelführung

ungemein erschwert war. Um die Mittagsstunde drehte der nun schon stürmische WNW mit einer orkanartigen Böe von der Stärke 11 nach SW, und nach kurzer Dauer wieder zurück nach NW, im Laufe des Nachmittags in dieser Richtung verharrend und bis zu der Stärke 7 abnehmend. Aber schon im Laufe der ersten Nachtwache setzten wieder anhaltende Böen bis zur Stärke 10 ein, durch welche man bemüssigt war, die schon sehr reducirte Segelführung durch Ingebrauchnahme der Maschine zu ersetzen, indem man, sobald es die Rücksicht auf die Sicherheit der Raahemannung gestattete, das dichtgereeffte Vormarssegel schließen ließ und nur das Fockstagsegel beibehielt, während die mit zwei geheizten Kesseln arbeitende Maschine das Schiff steuerfähig zu erhalten bestimmt war. Am Nachmittage des 9. konnten erst wieder die beiden dichtgereefften Marssegel gesetzt werden; aber schon um 6 Uhr abends musste das Großmarssegel neuerdings geschlossen werden. Dasselbe geschah um Mitternacht mit dem Vormarssegel, an dessen Stelle nun das dichtgereeffte Vorgaffelsegel gesetzt, und unter diesem und dem Fockstagsegel auf Steuerbordhalsen beigelegen wurde.

Der Schiffscommandant bemerkt in seinem detaillirten Berichte über diesen so überaus stürmischen Theil seiner Fahrt, dass es scheinbar zweckmäßiger erscheinen konnte, für das Beiliegen die Backbordhalsen zu wählen, und zwar wegen der mehr westlichen Richtung des stürmischen Windes, mit Rücksicht auf die Lage des Schiffes zur Küste von Borneo; doch sah sich Linienschiffskapitän Müller durch die schwere todte See aus Norden, welche trotz der um nahezu 8 Striche verschiedenen Richtung des Windes andauerte, und durch die tags zuvor gemachten Erfahrungen rücksichtlich des Schraalen des Windes weiter im Norden, zur Wahl der Steuerbordhalsen bestimmt; auf diese Art trieb das Schiff bedeutend weniger stark gegen die Küste von Borneo ab.

Der Sturm hielt in unverminderter Stärke, 7—8, bei sehr hoher Kreuzsee, bis zu den Morgenstunden des 10. an; ein weiteres Zuwarten in der eben früher angedeuteten Position des Schiffes hätte die Gefahr mit sich gebracht, auf Legerwall zu gerathen. Der Commandant entschloss sich demnach, den Weg gegen die Tambellan-Gruppe zu forciren, um daselbst einen provisorischen Ankerplatz aufzusuchen, und auf demselben mit dem Schiffe einen günstigeren Umschlag des Wetters abzuwarten. Es wurden demnach alle Segel geschlossen, die Bramstengen gestrichen, und nachdem auch der dritte und vierte Kessel dampfklar gemacht worden waren, mit voller Maschinenkraft gegen den heftigen Wind mit dem Curse gegen die Tambellan-Gruppe aufgedampft. Es war 10 Uhr vormittags, als diese Dampffahrt begann; zu dieser Zeit waren die Tambellan-Inseln 52 Meilen entfernt. Gegen 9 Uhr abends kam das Schiff in die Nähe der mehrgenannten Inselgruppe; die herrschende Dunkelheit gestattete es natürlicherweise nicht, noch am selben Abend einen entsprechenden Ankerplatz aufzusuchen. Man ließ deshalb die Kesselfeuer zurückschieben, setzte das dichtgereeffte Vormarssegel und das Fockstagsegel bei, und verbrachte die Nacht unter diesen Segeln beiliegend. Am Morgen des folgenden Tages, des 11., wurden die Kesselfeuer wieder vorgeschoben, die Segel geschlossen, und nach vergeblichem Bemühen einen passenden, vor dem Unwetter einigen Schutz bietenden Ankorplatz zwischen dem nordöstlichen und dem südwestlichen Theile der Inselgruppe aufzufinden, brachte man das Schiff endlich um 2 Uhr nachmittags an der ziemlich geschützten Südostspitze der Insel Tambellan zu Anker. —

Eine Abnahme der Windstärke trat zwar schon am darauffolgenden Tage ein; doch blieb die Richtung des Windes immer noch West; erst am Morgen des 13. raumte derselbe bis WNW. Es wurde nun gelichtet, und unter Dampf zwischen den südöstlichen Inseln der Tambellangruppe nach Westen gesteuert. Die Maschine wurde auch noch weiter bis 10 Uhr abends in Betrieb behalten, da es nicht gerathen schien, die südlich der Tambellan-Gruppe befindlichen, nicht genau vermessenen St. Esprit-Inseln, über welche Gruppe kein Detailplan besteht, unter Segel zu durchkreuzen; auch erschien es wünschenswert, die eben herrschenden günstigeren Witterungsverhältnisse möglichst ausgiebig dazu zu benützen, um nach Westen, frei von den St. Esprit-Inseln und dem wenig bekannten Fahrwasser dieses Theiles des China-See, zu gelangen. Als die Insel St. Julian passirt war, und überdies der Wind bis nach NW geraumt hatte, wurde die Segelfahrt wieder aufgenommen, indem man alle Segel beisetzte und den Curs nahezu am Winde, gegen SW nahm.

Während der Dauer der Nacht und des folgenden Tages blieb der Wind günstig und in der constanten Stärke 3—4, und es wurde guter Weg gemacht; in der Nacht vom 14. auf den 15. flaute aber der Wind schnell ab, und es setzte um $3^1/_2$ Uhr abermals eine heftige Regenböe in der Stärke 9—10 ein, so dass die Segelage wieder auf das dichtgereffte Vormarssegel und das Fockstagsegel reducirt werden musste. Die Nähe der *Toedjoe-* oder *Seven-Islands* bestimmte den Commandanten, das Schiff vorläufig unter der erwähnten Sturmsegelage auf Backbordhalsen beiliegen zu lassen. Durch längere Zeit hindurch durfte man aber allerdings das Schiff nicht in dieser Lage beiliegend belassen, da sich die Docan- und Toli-Inselgruppe in Lee des Schiffsortes befanden, und auch das Schiff für seine weitere Fahrt gegen die Banka-Straße, zu weit nach Lee abgekommen wäre. Der Schiffscommandant nahm deshalb schon um $5^1/_2$ Uhr morgens die Dampffahrt gegen die Banka-Straße auf. Eine Stunde später wurden die *Seven-Islands* gesichtet, aber der dichte Regen hatte ihre Erkennung erst auf die verhältnismäßig nahe Distanz von 6 Seemeilen ermöglicht. Man passirte südlich von dieser Inselgruppe und nahm den Curs gegen die nördliche Einfahrt der Bankastraße. Um 5 Uhr nachmittags erreichte man diese Einfahrt, und legte das Schiff auf der Rhede von Muntok vor Anker.

**Muntok auf Banka.** Die Absicht, welche der Commandant mit dem Anlaufen von Muntok verband, war dahin gerichtet, hier einen Locallotsen für den Palembang-Fluss aufzunehmen, doch führten die hier in Erfahrung gebrachten Thatsachen dazu, dass der Commandant sich entschließen musste, von dem Versuche, Palembang mit der AURORA überhaupt zu besuchen, gänzlich abzustehen. Linienschiffskapitän Müller entnahm nämlich den übereinstimmenden Angaben von vier durch ihn vernommenen eingeborenen Palembang-Lotsen, dass der hohe Seegang, welcher während der Dauer des NW-Monsuns an der Mündung des Palembang unausgesetzt herrscht, es für ein Schiff von der Tauchung der AURORA völlig unthunlich macht, zu dieser Jahreszeit über die Barre des genannten Flusses hinwegzukommen; noch weniger aber sei die weitere Fahrt bis Palembang auf dem Flusse für AURORA ausführbar. Es stimmten diese Angaben, welche durch den freundlichst entgegenkommenden holländischen Residenten von Muntok nach dessen eigener Erfahrung bestätigt wurden, auch mit den Andeutungen überein, welche der Commandant der AURORA während der Dauer des Aufenthaltes in Singapore von dem Commandanten

des niederländischen Schiffes TROMP erhalten hatte, welcher Commandant auch so freundlich gewesen war, dem Linienschiffskapitän Müller eine Detailaufnahme des Palembang-Flusses zur Verfügung zu stellen.

Aber selbst wenn günstigere navigatorische Verhältnisse bezüglich des Anlaufens von Palembang vorgewaltet hätten, wäre der Besuch dieses Ortes der AURORA noch durch die Thatsache verwehrt geblieben, dass — wie man in Muntok mit einer jeden Zweifel ausschließenden Gewissheit erfuhr — in Palembang eben eine Blatternepidemie wüthete, deren man trotz der energischesten sanitären Maßnahmen noch nicht Herr zu werden vermocht hatte. Unter diesen Umständen beschloss Linienschiffskapitän Müller, den Besuch von Palembang vorläufig aus seinem Reiseprogramme zu streichen, und es setzte die AURORA nach zweitägigem Aufenthalte vor Muntok die Fahrt nach Batavia durch die Banka-Straße fort.

Die an und für sich schon so schwierige Fahrt durch die Banka-Straße, mit ihren zahllosen Untiefen und Bänken, wurde durch den Umstand noch besonders erschwert, dass es durch den continuirlichen tropisch dichten Regen unmöglich gemacht wurde, die ohnehin nicht zahlreichen und besonders gut markirten Orientirungspunkte auf der Küste der Insel Banka auszunehmen; man war auf die viel unzuverlässigeren Peilungen beschränkt, welche die Sumatra-Küste darbietet, und musste dem Lothe fortwährend die größte Aufmerksamkeit widmen, um sich der Richtigkeit des eingehaltenen Weges zu vergewissern. Erst im Laufe des Nachmittags besserten sich die atmosphärischen Verhältnisse einigermaßen, so dass von der Lalario-Spitze an die regelmäßigen Peilungen auf der Banka-Küste gemacht werden konnten.

Nach glücklich bewirkter Passage der Banka-Straße wurden auf der Höhe der Insel Lucipara die Kesselfeuer abbrennen gelassen, und die Fahrt unter Segeln fortgesetzt. Günstige nordwestliche Brisen brachten das Schiff bis in die Nähe des *North-Watchers*; nachdem das Schiff dieses Eiland und die Arnemuiden-Bank bei abflauendem Winde passirt hatte, trat aber Windstille ein, und schwere Gewitter entluden sich ringsumher. Die Position des Schiffes in der Nähe der *Thousand-Islands* ließ es nicht räthlich erscheinen, hier dem unberechenbaren Einflusse der Strömungen ausgesetzt zu bleiben, und im Falle eines plötzlichen Unwetters oder einer der während des NW-Monsuns so häufigen heftigen Böen auf das Beiliegen unter Segeln angewiesen zu sein; der Schiffscommandant ließ deshalb erneuert heizen, und setzte den Curs gegen das Leuchtfeuer auf Edam-Eiland in der Nähe von Batavia. Dieses Leuchtfeuer wurde um 1 Uhr nachts gesichtet, worauf der Maschinenbetrieb für den Rest der Nacht eingestellt, und zur Fortsetzung der Fahrt das Hereinbrechen des Tageslichtes beiliegend abgewartet wurde. Um 4 Uhr morgens nahm man die Fahrt wieder auf, steuerte gegen die Rhede von Batavia und verankerte das Schiff um $7^1/_2$ Uhr morgens nach Angaben eines Locallotsen in dem dortigen neuen Hafen, zwischen zwei Bojen.

**Batavia.** Der Aufenthalt der AURORA im Hafen von Batavia wurde bis zum 4. Jänner ausgedehnt. Während dieser Zeit hatte der Commandant vielfach Gelegenheit, von den zahlreichen Notablen und hervorragenden Firmenträgern, mit welchen er durch Vermittlung des k. u. k. Consuls, Herrn O. Meyer, bekannt wurde, im Interesse der handelspolitischen Seite seiner Mission schätzenswerte Aufschlüsse zu erlangen, und von dem dortigen Vertreter der österreichisch-javanischen Handelsgesellschaft, insbesondere über

die unsere Interessen berührenden Seiten mancherlei schwebender Fragen, gründlich informirt zu werden. Bei dem Generalgouverneur von Niederländisch-Indien, welcher seine Residenz in *Buitenzorg* bewohnte, sowie bei den militärischen und politischen Chefs zu Batavia und Weltewreeden, machte der Schiffscommandant die üblichen Etikettsbesuche; es entwickelten sich in Kürze auch hier die angenehmsten geselligen Beziehungen, und man trachtete der splendiden Gastfreundschaft, welche dem Schiffe gegenüber von allen Seiten entwickelt wurde, durch Veranstaltung mehrerer Festivitäten und Diners an Bord eine entsprechende Erwiderung zu zollen.

An fremden Schiffen fand AURORA bei ihrem Anlangen im Hafen von Batavia nur das niederländisch-ostindische Stationsschiff GEDEH vor; dieses Schiff führte die Commandoflagge des die indische Schiffsstation commandirenden, aber am Lande zu *Weltewreeden* domicilirenden Admirals. Am 23. traf der niederländische Kreuzer TROMP, am 27. das Thurmschiff gleicher Flagge PRINS HENDRICK, ersteres aus Onrust, letzteres aus Singapore kommend, und endlich am 28. das englische Aufnahmsschiff FLYING FISH, von den Molukken kommend, im Hafen von Batavia ein. Das letztgenannte Schiff ging nach einem fünftägigen Aufenthalte nach *Christmas-Island* ab. Der Verkehr mit den Commandanten und Stäben dieser Schiffe, besonders natürlicherweise jener, mit welchen AURORA schon auf der Rhede von Singapore zusammen gewesen war, gestaltete sich zu einem recht herzlichen und in jeder Beziehung sehr angenehmen.

Das Schiff wurde während des Aufenthaltes im Hafen von Batavia in allen Beziehungen möglichst in Stand gesetzt; besondere Aufmerksamkeit erheischte die Takelage und das Segelwerk, welches durch die fortwährende Nässe und die schweren Wetter, welchen das Schiff in der letzten Zeit so vielfach ausgesetzt gewesen war, sehr gelitten hatte. Es ist bezeichnend für den Grad, in welchem Masten, Takelage und Tauwerk, sowie die Segel durch ihre bisherige Inanspruchnahme angestrengt worden waren, dass der Commandant in dem Berichte, welchen er von Batavia aus über den Fortgang der Exercitien und die Fortschritte in der Ausbildung der Bemannung erstattete, die Bemerkung einschaltete: „dass er mit den Segel- und Raaenexercitien, zur Schonung des Materiales jetzt ziemlich maßhalten müsse“. Allerdings war die beste Schule für die Mannschaft eben durch jene Verhältnisse der Navigation gegeben gewesen, welche die raschere Abnützung des Segelmateriales zur Folge gehabt hatten. Der Schiffscommandant konnte sich auch auf das günstigste über die Fortschritte äußern, welche die Mannschaft in jeder Beziehung an den Tag legte. Ebenso ließ der Gesundheitszustand der Bemannung, welcher während der ersten Zeit auf der Rhede von Batavia nicht der allergünstigste gewesen war, nach kurzer Zeit der relativen Ruhe und Erholung nichts mehr zu wünschen übrig.

---

# Von Batavia über Soerabaya, Boeleleng, Sumbava, Macassar, Batjan, Ternate, Zamboanga, Isabella nach Manila.

Am 4. Januar um 10 Uhr vormittags trat AURORA unter Dampf die Fahrt durch den ostasiatischen Archipel an, welche Soerabaya als das nächste Reiseziel hatte. Bald nach dem Auslaufen ermöglichten es schon leichte nördliche Brisen, von den Segeln, an Stelle der zum Auslaufen benützten Maschine, Gebrauch zu machen; günstige, meist ziemlich schwache Winde aus NW und SW begleiteten die Corvette auf ihrer Fahrt längs der Nordküste von Java. Nach viertägiger Fahrt passirte man die Karimon-Java-Gruppe, und am 10. befand sich das Schiff vor der Nordeinfahrt in die Soerabaya-Straße zwischen Java und Madura. Der Schiffscommandant trat hier mit dem Personale eines kreuzenden Lotsenschooners in Verkehr, um dasselbe zu befragen, ob ungeachtet der eben herrschenden sehr günstigen Witterungsverhältnisse und der wegen des Eintrittes des Vollmondes zu erwartenden Springflut, die weitaus kürzere Fahrt durch den Nordcanal nach Soerabaya für AURORA doch ausgeschlossen bleiben müsse, oder ob dieselbe gewagt werden könnte. Die gestellte Frage wurde mit Rücksicht auf den Tiefgang der AURORA mit aller Entschiedenheit dahin beantwortet, dass die Corvette den Umweg um die Insel Madura herum machen müsse. Die Fahrt wurde also in dieser Richtung fortgesetzt. Längs der Nordküste von Madura konnte noch weiterer Weg unter Segel gemacht werden; die schwierige Sapodie-Straße aber musste wegen eingetretener Windstille und unsichtigen Wettors, unter Beobachtung aller nur erdenklichen Vorsichten, unter Dampf zurückgelegt werden, und dies umsomehr, als die Passage bei Nacht stattfand und man mit den Wirkungen keineswegs sehr genau bekannter Strömungen zu rechnen hatte. Auch der noch übrige Theil des Weges bis Soerabaya musste mit Ausnahme einer kurzen Wegstrecke am 12., unter Dampf gemacht werden. In der Nacht vom 12. auf den 13. bekam man das Leuchtfeuer von Koko in Sicht; beim Lotsenschiffe angelangt, legte man die Corvette bis zum Eintritte des Hochwassers vor Anker; um $11^1/_2$ Uhr vormittags wurde gelichtet, und unter Führung eines Locallotsen gegen den Ankerplatz von Soerabaya gesteuert, wo in der Nähe des niederländischen Stationsschiffes mit zwei Ankern im Hahnepoot vor Anker gegangen wurde.

**Soerabaya.** Bezüglich der Aufnahme der Corvette durch die Spitzen der Behörden, sowie von Seite der Gesellschaft von Soerabaya, kann nur das Nämliche wiederholt werden, was in dieser Hinsicht über den Aufenthalt der AURORA in Batavia gesagt worden ist. Die Zuvorkommenheit, welche der Schiffscommandant bei der Einholung handelspolitischer Daten allseits fand, verdient besondere Hervorhebung, da ein publicistisches Organ von Soerabaya von dem — relativ kurze Zeit nach dem Besuche des NAUTILUS stattgehabten — neuerlichen Besuch von Soerabaya durch ein k. k. Kriegsschiff Anlass zu nehmen fand, um vor drohender Concurrenz mit den holländischen Interessen eine Art von warnender Stimme zu erheben. Es ließ sich aber niemand hiedurch in einer Weise beeinflussen, welche sich durch eine die Zwecke der Anwesenheit der AURORA hindernde Zurückhaltung geäußert hätte; im Gegentheile erhielt z. B. Linienschiffskapitän Müller in der loyalsten Weise alle Aufschlüsse, welche auf die etwaige Ausdehnung unserer Lloyd-

Linien auf dem ostasiatischen Archipel Bezug zu nehmen geeignet waren, von Seite des Stellvertreters des von seinem Amtssitze eben abwesenden k. u. k. Consuls, trotzdem dass dieser Stellvertreter Agent einer niederländischen, zwischen Singapore und den Plätzen des Archipels verkehrenden Dampfer-unternehmung war.

Der rege Verkehr, in welchen man mit den Notabilitäten der Stadt eintrat, hatte auch die Entfaltung der auf überseeischen Plätzen überhaupt üblichen regen Gastfreundschaft zur unmittelbaren Folge; ebenso wurden auch an Bord des Schiffes mehrere Festivitäten und Gastereien als Erwiderung veranstaltet.

An fremden Schiffen hatte AURORA bei ihrem Eintreffen auf der Rhede von Soerabaya nur das niederländische Stationsschiff gleichen Namens vorgefunden: außer diesem alten, ausrangirten ehemaligen Raddampfer SOERABAYA lief noch am 15. das niederländisch-indische Kanonenboot SAMARANG, von einer Kreuzung an der Nordküste von Madura kommend, auf die Rhede.

Am 21. verließ AURORA die Rhede von Soerabaya, und traf am 24. um 3 Uhr nachmittags auf dem Ankerplatze von Boeleleng auf der Insel Bali ein. Die Fahrt zwischen diesen beiden Häfen wurde in ihrem ersten und letzten Theile unter Dampf, sonst bei schwachen aber günstigen Brisen unter Segeln zurückgelegt.

**Boeleleng.** Dieser Ort ist der Sitz des holländischen Residenten für die Inseln Bali und Lombok; dieser Beamte war durch seinen Collegen in Soerabaya von der bevorstehenden Ankunft des k. k. Kriegsschiffes in Kenntnis gesetzt worden, und gab sich alle Mühe, dem Schiffscommandanten in jeder von diesem gewünschten Weise an die Hand zu gehen; doch gab es hier nicht viel zu erfahren, was der Mission des Schiffes besonders von Interesse gewesen wäre, und demnach verließ Linienschiffskapitän Müller schon nach einem nur zweitägigen Aufenthalte wieder den Ankerplatz von Boeleleng.

Die Corvette verließ den Ankerplatz mit Hilfe einer leichten Landbrise unter Segel, und machte die Fahrt längs der Inseln Lombok und Sumbava mit leichten günstigen Winden, durchwegs ohne zur Inanspruchnahme der Maschine genöthigt zu sein; erst zum Anlaufen der Bima-Bai wurde am 30. Dampf gemacht, und um 3 Uhr nachmittags in dem schönen inneren Hafen von Bima, in der Nähe des dort befindlichen kleinen Forts, in 14 Faden Wassertiefe geankert.

**Bima auf Sumbava.** Dieser Ort ist der einzige auf der Insel Sumbava, welcher der Sitz eines niederländischen Regierungsbeamten ist, und wird sehr selten von fremden Kriegsschiffen besucht. Linienschiffskapitän Müller benützte den Aufenthalt des Schiffes, um in Begleitung des erwähnten Beamten, und von dem Schiffsstabe der AURORA gefolgt, einen ceremoniösen Besuch bei dem in der Nähe der Stadt residirenden Sultan von Bima zu machen. Die Besuchenden wurden in der Residenz des Sultans mit dem großen, landesüblichen Gepränge empfangen und der Sultan erwiderte den Besuch mit großem Gefolge persönlich an Bord der AURORA. Bei dieser Gelegenheit wurden demselben die für solche Fälle vorgeschriebenen geräuschvollen Ehrenbezeigungen geleistet, welche der Sultan durch Übersendung von Geschenken für die Mannschaft erwiderte, und die nicht wenig dazu beigetragen haben mögen, dass — wie Linienschiffskapitän Müller ausdrücklich in seinem Berichte er-

wähnt — »der kurze Besuch von Bima durch die AURORA, sowohl bei dem Sultan als auch bei der ganzen Bevölkerung, einen besonderen und gewiss dauernden Eindruck über die Größe und die Macht des ihnen bisher ganz unbekannten Staates zurückgelassen haben mag, welchem eben dieses Schiff angehörte«.

Der Hafen von Bima wurde nach zweitägigem Aufenthalte am 2. Februar verlassen. Im Gegensatze zu den Fahrten von Batavia nach Soerabaya und von da nach Bima gestaltete sich die Fahrt zu dem nächsten Hafen — Macassar auf Celebes — zu einer ununterbrochenen Dampffahrt bei stets stürmischem Wetter. Beim Auslaufen aus Bima hatte der Schiffscommandant wohl nur die Absicht, soweit nach Norden zu dampfen, um genügenden Seeraum zu gewinnen und dann die Fahrt unter Segeln fortzusetzen; doch konnte diese Absicht bei dem stürmischen NNW-Winde und dem hohen Seegange nicht zur Ausführung gelangen. Es hätten nur das dichtgereeffte Vormarssegel, das Vorgaffel- und Fockstagsegel geführt werden können, was einem Beiliegen des Schiffes und unberechenbarem Vertreiben nach Osten unter der Wirkung des erheblichen Stromes gleichgekommen wäre; der Commandant hatte somit nur die Wahl, entweder von dem Besuche des Hafens von Macassar gänzlich abzustehen, oder aber zu trachten, diesen Ort unter Dampf zu erreichen. Nachdem Linienschiffskapitän Müller Wert darauf legte, den nicht unbedeutenden Handelsplatz Macassar zu berühren, entschloss er sich unter den obwaltenden Umständen für die Dampffahrt. Zeitweise konnte man dichtgereeffte Sturmsegel benützen, meistens aber fuhr das Schiff drei bis vier Striche am Winde mit scharf angebrassten Raaen. Der Seegang war stets ein sehr hoher, die Stärke des Windes andauernd 7 bis 8. Am 2. mittags hatte das Schiff etwa die Hälfte des zurückzulegenden Weges hinter sich gebracht, indem man auf die Höhe der Postillon-Inseln gelangt war; doch erlaubte das stets bewölkte und unsichtige Wetter während der ganzen Dauer dieses Tages keine Vornahme irgend einer astronomischen Ortsbestimmung. Dieser Umstand war in diesem durch zahlreiche Riffe und Untiefen sehr unklaren Fahrwasser höchst unangenehm und der Navigation hinderlich, umsomehr, als man bezüglich der sicherlich ansehnlich starken Strömung nur auf unverlässliche Daten und Schätzungen angewiesen war. Man empfand eine besondere Genugthuung darüber, dass beim Anlaufen der Küste von Celebes sich die angenommenen Stromversetzungen, beziehentlich die auf diese Annahme basirenden, zwischen den Postillon - Inseln und den Saleyer Untiefen hindurchgesteuerten Curse als völlig richtig zutreffend erwiesen. Man hatte im Verlaufe einer Fahrt von 42 Stunden eine Stromversetzung von 65 Meilen nach O z. N erlitten.

In der Nacht vom 2. auf den 3. milderte sich der bisher sehr heftige Monsun. Man näherte sich der Küste von Celebes am 3. morgens, nahm Curs gegen die Insel Tanah - Keke, und dampfte schließlich durch die südliche Passage gegen Macassar auf, woselbst das Schiff um $7^1/_2$ Uhr abends vor Anker gebracht wurde.

Der winterliche NW-Monsun der Java-See, welcher während des ganzen Monates Januar kaum zur Entfaltung gekommen war, hatte während der Fahrt zwischen Bima und Macassar gleichsam das bisher Versäumte nachgeholt; es heißt übrigens vielfach, dass dieser Monsun seine volle Kraft erst im Monate Februar erhält, dabei in dem westlichen Theile der Java-See mehr aus Westen

und selbst mit einer Ablenkung nach Süden, hingegen in dem östlichen Theile mehr aus Norden weht.

**Macassar.** Während des Aufenthaltes der Corvette vor Macassar war das Schiff nichts weniger als von den Witterungsverhältnissen begünstigt. Im Gegentheile herrschten so ungünstige Verhältnisse vor, dass der Verkehr mit dem Lande oft gänzlich unterbrochen blieb, im allgemeinen aber nur auf die officiellen Besuche beschränkt bleiben musste. Selbst die beabsichtigte Ergänzung der Kohlenvorräthe musste unterbleiben.

Immerhin geschah aber das Möglichste, um dem Zwecke der Mission entsprechend Informationen commerzieller Natur zu gewinnen. In diesem Bestreben wurde der Schiffscommandant auf das beste durch das Entgegenkommen des Gouverneurs, Herrn F. van Braam Morris, unterstützt. Ein Ball, welchen der genannte Gouverneur zu Ehren der Anwesenheit des k. k. Kriegsschiffes am 8. veranstaltete, verlief in der glänzendsten Weise und vereinigte nebst dem ganzen Schiffsstabe der Corvette alle Honoratioren von Macassar; zum großen Leidwesen des k. k. Schiffscommandanten und des Stabes der Corvette vereitelte das andauernd schlechte, die Communication mit dem Schiffe beinahe gänzlich behindernde Wetter, die Absicht, eine Erwiderung dieser schönen Aufmerksamkeit durch eine Festivität an Bord stattfinden zu lassen.

Nach einem fünftägigen Aufenthalte vor Macassar verließ AURORA am 9. Februar diesen Ankerplatz; bald nach Verlassen des Hafens ermöglichten es frische westliche Winde, Segel zu setzen, und das Schiff machte bis zum Abende des 14., zu welchem Zeitpunkte dasselbe in der Nähe der Insel Bouro gelangt war, eine recht günstige Segelfahrt. Nach Passirung dieser Insel konnte wieder bis in die Nähe der Insel Obi Major gesegelt werden. Am 18. Februar erreichte das Schiff unter Dampf Batjan, wo dasselbe um $6^1/_2$ Uhr abends in 10 Faden Wasser verankert wurde.

**Batjan,** Sitz eines niederländischen Controleurs, bietet nur geringe Ressourcen und ist auch in commerzieller Beziehung von nur geringer Wichtigkeit; als Beispiel kann Erwähnung finden, dass AURORA hier nicht in die Lage kam, die beabsichtigte Ergänzung des Kohlenvorrathes durchzuführen. Die Corvette verließ demnach auch diesen Hafen schon nach einem wenig mehr als eintägigen Aufenthalte, indem am 20. um 8 Uhr morgens unter Dampf in See gegangen wurde. Zum Auslaufen wählte man der ungünstigen Verhältnisse der westlichen und nördlichen Ausfahrten halber, den südlich führenden Herzberg-Canal. In See fand das Schiff zwar nur leichte aber gänzlich conträre Winde, und es musste deshalb die ganze Fahrt bis Ternate, außerhalb der Untiefen und Riffe an der Westküste von Gilolo, unter Dampf gemacht werden. Vor dem letztgenannten Orte ankerte die Corvette am 21. um $8^1/_2$ Uhr morgens.

**Ternate.** Dem niederländischen Residenten von Ternate unterstehen die drei Sultanate: Ternate, Tidore und Batjan, sowie der niederländische Theil von Neuguinea; der politischen Bedeutung des Ortes entspricht aber die commerzielle Wichtigkeit desselben in keiner Weise. Es verdient eigentlich hier nur der Tauschhandel einige Erwähnung, welcher von Ternate aus mit Neuguinea betrieben wird, von wo man Schildkrötenschalen, Trepang und

Vogelbälge bringt. Die Ressourcen für die Schiffahrt sind anch hier gering; doch war der Resident freundlichst bereit, der Corvette 40 *t* Kohle aus den der Regierung gehörigen Vorräthen zu überlassen. Nachdem keine Lichterboote zur Verfügung standen, musste die Corvette zum Einschiffen der Kohle an den Hafendamm in der Nähe der Kohlenmagazine vierkant vertänt werden, und auch hier gestaltete sich die Operation zu einer recht langwierigen Arbeit, da die genügende Anzahl von Lastträgern nicht aufgetrieben werden konnte.

Der Schiffscommandant benützte den Aufenthalt des Schiffes, um mit dem Schiffsstabe in Begleitnng des niederländischen Residenten eine feierliche Aufwartung bei dem eingebornen Sultan von Ternate zu machen. Diese Audienz verlief in gewöhnlicher Weise unter Entfaltung aller landesüblichen Pracht und der Vorführung nationaler Musik und allegorischer Tänze. Ein besonderes Relief erhielt diese Audienz vielleicht dadurch, dass sie des abends stattfand, und daher der Aufzug zur Residenz des Sultans unter reichlicher Fackelbeleuchtung stattfinden musste. Das Cortège von Fackelträgern hatte der Sultan zur Abholung der Besucher gesendet, ebenso die erforderliche Anzahl von Wagen, welche aber durchwegs mit Menschen bespannt waren.

Am 24. um $9^1/_2$ Uhr morgens verließ AURORA unter Dampf Ternate. Der größere Theil der Fahrt gegen Zamboanga musste mit Hilfe der Maschine zurückgelegt werden. Unter der Südküste des massigen östlichen Theiles der Insel Mindanao legte man sich auf das Aufkreuzen gegen leichte Brisen, und war am 5. März nahe genug an den nächsten Bestimmungshafen — Zamboanga — gelangt, um den Rest des Weges mit der zum Einlaufen ohnehin nothwendigerweise in Verwendung tretenden Schiffsmaschine zurücklegen zu können. Am 6. mittags ankerte man vor Zamboanga. —

Es ist nicht ohne Interesse, die Stromversetzungen anzuführen, welche das Schiff vom 28. Februar bis zum 5. März erlitten hatte; dieselben betrugen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Am 28. Februar | 21 Meilen | nach | SO; |
| „ 1. März | 37 „ | „ | S; |
| „ 2. „ | 29 „ | „ | $S^1/_2O$; |
| „ 3. „ | 23 „ | „ | SO; |
| „ 4. „ | 24 „ | „ | SSO, und endlich |
| „ 5. „ | 25 „ | „ | SSO. |

Die ungünstigen Erfahrungen, welche der Schiffscommandant bei seinen bisherigen Fahrten durch die Celebes-See rücksichtlich der Windverhältnisse gemacht hatte, ließen ihn die Nothwendigkeit erkennen, auf eine abermalige Ergänzung des Kohlenvorrathes bedacht zu sein, wenn anders Manila zu dem im Reiseprogramme vorgesehenen Zeitpunkte erreicht werden sollte; es zeigte sich aber, dass in Zamboanga selbst keine Kohlen zu erhalten waren. Die der Regierung gehörenden Depôts waren nämlich seit einem Jahre nach der gegenüberliegenden Insel Isabella verlegt worden. Linienschiffskapitän Müller beschränkte sich deshalb in Zamboanga nur auf die Ergänzung des Vorrathes an frischen Lebensmitteln, und steuerte mit der Corvette am 7. nach Isabella hinüber, welcher Punkt nach $2^1/_2$stündiger Fahrt erreicht wurde. Der Commandant der dortigen Station, ein spanischer Linienschiffslieutenant, ließ mit der größten Bereitwilligkeit an die Corvette das beanspruchte Quantum von 25 *t* Kohlen ausfolgen, welche am 8. vormittags eingeschifft wurden, worauf

das Schiff ohne weiteren Aufenthalt um $1^1/_2$ Uhr nachmittags die Anker lichtete und durch die westliche Ausfahrt unter Dampf in See ging.

Etwa die erste Hälfte der Fahrt nach Manila, bis auf die Höhe der Insel Negros konnte man die Segel benützen; von da an aber zwangen Gegenbrisen und Windstillen zum Gebrauche der Schiffsmaschine. Um 11 Uhr vormittags des 17. war der Ankerplatz auf der Rhede von Manila erreicht.

**Manila.** Während des Aufenthaltes des Schiffes auf der Rhede von Manila sah sich der Schiffscommandant an den kaiserlich deutschen Consul in Manila Herrn O. v. Möllendorf gewiesen, welcher die Geschäfte des k. u. k. Consulats führte, da eine Neubesetzung des letzteren noch zur Zeit nicht erfolgt war (vgl. S. 94); dieser Functionär ließ es sich auf das wärmste angelegen sein, den Schiffscommandanten in dem handelspolitischen Theile seiner Mission bestens zu unterstützen. Hiezu trug wesentlich bei, dass Herr v. Möllendorf den Linienschiffskapitän Müller mit mehreren der angeseheneren deutschen Kaufleute der Stadt bekannt machte; von diesen erhielt der k. k. Schiffscommandant nicht allein wertvolle Aufschlüsse, sondern es bildeten diese Bekanntschaften auch die Unterlage eines angenehmen, gesellschaftlichen Verkehres sowohl für den Commandanten als die Herren des Schiffsstabes, während der ganzen Dauer der Anwesenheit des Schiffes auf der Rhede von Manila. Den zahlreichen und wiederholten Einladungen zufolge, wurde auch an Bord der Corvette eine größere Festivität veranstaltet, welche auf das glänzendste verlief.

Herr v. Möllendorf übernahm es auch, den Schiffscommandanten bei den officiellen Persönlichkeiten der Stadt einzuführen.

Fremde Kriegsschiffe waren zur Zeit der Ankunft der AURORA auf der Rhede von Manila keine anwesend; am 21. lief der spanische Transportdampfer ST. QUENTIN und tags darauf der Kreuzer gleicher Flagge ARAGON auf die Rhede; diese Schiffe, das letztere mit dem Generalgouverneur der Philippinen an Bord, kamen von einer militärischen Expedition zurück, welche auf Mindanao im Gange war. Das Transportschiff setzte mitgebrachte Truppen ans Land, und dann begaben sich beide Schiffe in das Regierungsarsenal zu Cavite.

---

## Von Manila nach Hué, Macao und Hongkong.

Am 29. März verließ AURORA unter Dampf die Rhede von Manila nach zwölftägigem Aufenthalte. Nachdem die Insel Corregidor passirt und das Schiff in die offene See gebracht worden war, stellte man den Maschinenbetrieb ein und setzte bei leichten Brisen aus dem 1. und 4. Quadranten Segel bei. Am 30. abends setzte sich der bishin unter dem Einflusse des Landes von Luzon mehr variable Wind in NNO fest, und nahm in den folgenden Tagen auch an Stärke zu, so dass eine sehr günstige Segelfahrt südlich der Macclesfield-Bank und der Insel Triton gemacht werden konnte. Mit dem weiteren Frischen des Windes trübte sich aber auch das bishin klare Wetter, ein schwerer Seegang stellte sich ein, und es mussten im Laufe des

3. und 4. April, als der Wind bis zu der Stärke 8 zugenommen hatte, die Segel nach und nach bis auf die dichtgereefften Marssegel und den Sturmklüver reducirt werden. Erst am 4., als das Schiff noch etwa 80 Meilen von der asiatischen Festlandsküste entfernt war, ließ die Stärke des Windes etwas nach, so dass wieder an eine entsprechende Vermehrung der Segelführung geschritten werden konnte. Immerhin aber blieben die Witterungsverhältnisse noch immer derartige, dass namentlich wegen der herrschenden schweren See nicht daran gedacht werden konnte, den gänzlich ungeschützten Ankerplatz vor der Barre des Flusses Huë aufzusuchen, welche Barre von der AURORA ihres Tiefganges wegen nicht passirt werden konnte. Linienschiffskapitän Müller beschloss daher, zuerst gegen die Insel Chamcollao zu steuern, um westlich dieser Insel vor Anker zu gehen und eine Änderung des Wetters abzuwarten, welche es gestatten würde, gegen Huë weiter zu steuern.

Die genannte Insel konnte erst auf sieben Meilen Distanz gut ausgenommen werden; es wurde nun gebeizt und am 5. um 2 Uhr nachmittags in der westlichen Bucht dieser Insel vor Anker gegangen.

Im Laufe der beiden folgenden Tage nahm die schwere See nach und nach so weit ab, dass man am 8. um 5 Uhr nachmittags die Fahrt gegen Huë fortsetzte. Bald eintretender dichter Nebel erschwerte die Fahrt längs der niedrigen, unsicheren Küste, im Bereiche sehr variabler und keineswegs gut bekannter Strömungen. Die Fahrt wurde deshalb auch mit sehr verminderter Maschinenkraft und unter ausgiebiger Benützung des Lothes gemacht. Am 9. um $10^1/_2$ Uhr vormittags ankerte man außerhalb der Flussbarre in 9 Faden Wasser. Der vollständig ungeschützte Ankerplatz und der noch immer fortdauernde ansehnliche Seegang aus NO machte es zur Nothwendigkeit, die Kesselfeuer angezündet zu belassen, um immer in der Lage zu bleiben, nöthigenfalls wieder in See gehen zu können.

Die andauernd ungünstigen Verhältnisse, unter welchen die Corvette außerhalb der Flussbarre vor Anker liegend bleiben musste, bestimmten den Schiffscommandanten, hier nur einen sehr kurzen Aufenthalt zu nehmen. Es war tags zuvor der französische Ministerresident Bibont aus Hanoi eingetroffen, um eine Audienz beim Könige von Anam behufe Übergabe seines Beglaubigungsschreibens zu nehmen; diesem Würdenträger machte der k. k. Schiffscommandant seine Aufwartung, zu welchem Zwecke der französische Raddampfer PLUVIER seinen Dampfkutter zur Verfügung stellte; der Commandant und die denselben begleitenden Personen des Schiffsstabes der AURORA wurden sehr freundlich empfangen, und von dem Ministerresidenten zu Tische geladen. Um eine Audienz beim Könige zu erlangen, hätte aber der k. k. Schiffscommandant jedenfalls noch mehrere Tage nach dem erst zu stellenden Ansuchen, mit dem Schiffe auf dem schlechten Ankerplatze außerhalb der Barre liegen bleiben müssen, was er der oben erwähnten nautischen Verhältnisse wegen zu thun nicht geneigt war. Der Ankerplatz wurde somit schon am 11. um $11^1/_4$ Uhr vormittags wieder verlassen und die Fahrt gegen die Mündung des Cantonflusses fortgesetzt.

Als nachmittags ostsüdöstliche Brise einsetzte, setzte man Segel und nahm Steuerbordhalsen; als später die Winde raumere Richtungen annahmen, behielt der Commandant doch möglichst östliche Curse, in der richtigen Voraussetzung, dass weiter im Norden der Wind wieder nach Osten drehen werde. Dank dieser Vorsicht machte das Schiff eine günstige directe Segelfahrt bis

in die Nähe der Ladroneninseln, wo die Maschine wieder in Betrieb genommen, und bei dichtem Regen und Nebel gegen die Rhede von Macao gesteuert wurde. Auf dieser Rhede wurde die Corvette am 21. eine halbe Stunde vor Mittag nordöstlich von den Keelinginseln, auf $6^1/_2$ Meilen Entfernung von der Stadt Macao, in $3^1/_2$ Faden Wassertiefe vor Anker gebracht.

Auf diesem Ankerplatze fand das Schiff recht ungünstige Verhältnisse; der an und für sich schon frische Ostwind nahm an Stärke zu, und der bedeutende Seegang traf das in starkem Strome geschwaite Schiff dwars; nachdem von einer Communication mit dem weit entfernten Landungsplatze unter diesen Umständen auf längere Zeit hinaus ohnehin keine Rede sein konnte, entschloss sich der Commandant, vorerst Hongkong anzulaufen. Man lichtete also um 2 Uhr nachmittags wieder den Anker und setzte unter Dampf den Curs gegen Honkong. Über Nacht ankerte man westlich der Sokoinseln, nahm in den Morgenstunden des 22. die Fahrt wieder auf, und brachte das Schiff eine halbe Stunde nach Mittag im Hafen von Hongkong zu Anker.

**Hongkong.** Der Aufenthalt der AURORA auf der Rhedo von Hongkong wurde, abgesehen von den Zwecken der Mission dieses Schiffes überhaupt, in erster Linie zur Vornahme einiger Herstellungsarbeiten an dem Schiffe und der Takelage, sowie der Besegelung dienstbar gemacht, deren Bedürfnis sich schon seit einiger Zeit fühlbar gemacht hatte. Die reichen Ressourcen von Hongkong boten nun die willkommene Gelegenheit, die erforderlichen Arbeiten zu machen und die nöthigen Anschaffungen zu besorgen, zugleich alle Vorräthe zu ergänzen.

Man trat hier mit einer größeren Anzahl fremder Kriegsschiffe in Berührung. Am Tage der Ankunft der AURORA fand man einen Theil der englischen ostasiatischen Escadre vor Anker; dieser bestand aus den Schiffen: Casemattschiff AUDACIOUS, Flaggenschiff des commandirenden Admirals R. v. Hamilton; Kreuzer LEANDER, Rapidaviso ALACRITY, Kanonenboot SWIFT, und das in Reserve befindliche Thurmschiff WIWERN; dazu kamen am 28. Kanonenboot COCKCHAFER aus Canton; am 4. Mai Kanonenboot DARING aus Shanghai; am 5. Kanonenboot FIREBRAND, ebenfalls aus Shanghai, und endlich am 7. die Corvetten SAPPHIRE, SATELLITE und HEROINE, aus Singapore kommend. Kanonenboot RAMBLER lief am 1. Mai ein und setzte zwei Tage später seine Fahrt zwischen Hongkong und Shanghai zu Zwecken der Küstenaufnahme fort. Außer allen diesen englischen Kriegsschiffen waren noch anwesend das französische Kanonenboot ASPIC, welches am 23. nach Japan abging; das russische Kanonenboot BOBR, welches vom Pyräus kommend am 22. in Honkong eintraf, die russische Corvette WJESTNIK, die am 23. von Whampoa anlangte, endlich die russische Escadre, bestehend aus dem Flaggenschiffe DIMITRI DONSKOI und dem Rammkreuzer RYNDA unter Commando des Contre-Admirals Korniloff, welche am 5., dann die russische Corvette NAJEZDNIK, welche am 6., sämmtlich aus Singapore kommend, auf der Rhede von Hongkong anlangten. Auf der letztgenannten Corvette war der Großfürst Alexander Michailowitsch in der Eigenschaft als diensthuender Unterlieutenant eingeschifft. Sowohl die englische als die russische Escadre hatten die Bestimmung, nach den japanischen Gewässern abzugehen. Der Besuch aller dieser fremden, zum Theile gänzlich neuen Schiffe, bot für die Mitglieder des Schiffsstabes der AURORA viel des Interessanten, obschon der Verkehr sich nicht viel über die gebräuchlichen

Courtoisiebesuche und gegenseitigen Einladungen zu erheben vermochte, da man sich wegen der damals herrschenden Spannung zwischen England und Russland, bezüglich der technischen und Diensteseinrichtungen der Schiffe allerorts eine gewisse, sonst nicht immer so deutlich erkenntliche Reserve glaubte auferlegen zu müssen.

Am Lande wurden die üblichen Visiten bei den officiellen Persönlichkeiten erstattet, und unter den infolge der angeknüpften Beziehungen veranstalteten Festivitäten verdiente diesmal das Galadiner besondere Erwähnung, welches der functionirende Gouverneur, General W. G. Cameron, anlässlich seines Dienstantrittes veranstaltete. Tags darauf veranstaltete der k. k. Schiffscommandant an Bord der AURORA ein ähnliches Fest als Erwiderung der an ihn und den Schiffsstab ergangenen Einladung, und wurde dieses Diner durch die Theilnahme des k. u. k. Ministerresidenten Grafen Zaluski ausgezeichnet, welcher Würdenträger, auf der Durchreise nach Europa, sich zur Zeit eben in Hongkong befand.

Am 30. wurde der k. k. Schiffscommandant durch die dringende Anfrage des kaiserlich deutschen Consuls überrascht: »ob es ihm nicht möglich wäre, mit der AURORA sofort nach Canton abzufahren, da man dort einen Überfall der chinesischen Bevölkerung auf die Fremdencolonie auf der Insel Shamin befürchte«. Das englische Stationsschiff, welches gemeiniglich vor dieser Niederlassung vor Anker liegt, war eben kürzlich abberufen worden, und der englische, zu Hongkong commandirende Admiral, hatte dem deutschen Consul auf das an ihn gestellte Ansuchen um Absendung eines Kriegsschiffes nach Canton eine ausweichende Antwort gegeben. Linienschiffskapitän Müller musste zu seinem Bedauern erklären, dass die von ihm befehligte Corvette ihres Tiefganges halber im Cantonflusse höchstens bis Whampoa gelangen könnte, daher der Fremdencolonie auf Shamin keinen Schutz bieten könnte, wenn es wirklich zu den befürchteten Ausschreitungen kommen sollte. — Über den Grund der gehegten Besorgnisse erfuhr der k. k. Schiffscommandant vom deutschen Consul das Folgende: An Bord eines der Passagierschiffe, welche den regelmäßigen Verkehr zwischen Hongkong und Canton vermittelten, hatte es sich ereignet, dass ein chinesischer Passagier, welcher Säcke mit Opium nach Canton schmuggeln wollte, während der Fahrt sich von dem das Fahrgeld absammelnden zweiten Kapitän des Dampfers erkannt, und demnach sein Vorhaben entdeckt glaubte; in der Befürchtung, von diesem Kapitän arretirt zu werden, warf nun der Chinese schnellstens seine beiden Opiumsäcke über Bord, und sprang denselben ins Wasser nach. Die Bemühungen, den Mann zu retten, blieben erfolglos, und er ertrank sozusagen vor den Augen seiner zahlreichen europäischen und chinesischen Mitpassagiere. Das Bekanntwerden dieses Vorfalles rief unter der Bevölkerung Cantons eine hochgradige Erregung gegen den Kapitän hervor, dem man die Schuld an dem Tode des chinesischen Schmugglers beimaß; es kam soweit, dass die chinesische Polizei in Canton den Kapitän arretiren ließ. Als deutscher Staatsangehöriger in englischen Diensten wurde er zwar auf gemeinsame Intervention des deutschen und des englischen Consuls zu Canton freigegeben, doch mussten diese Consuln jeder eine Caution von 1000 Dollars erlegen, welche die Austragung des Falles vor Gericht garantiren sollte. Unter allen Umständen war der Fall geeignet, durch die aus eigentlich geringfügiger Ursache sogleich hervorgerufene hochgradige Aufregung, einerseits die weitgehenden Befürchtungen, anderseits den Grad der feindseligen Spannung zu documentiren, welcher zu

jener Zeit eben zwischen den Europäern und der einheimischen Bevölkerung von Canton bestand. Der commandirende englische Admiral entsendete auch, als schriftliche Nachrichten über den Vorfall an ihn gelangt waren, das Kanonenboot MIDGE von Macao aus nach der europäischen Niederlassung in Canton.

---

## Von Hongkong nach Swatow, Amoy, Tamsui und Yokohama.

Corvette AURORA setzte ihre Missionsreise am 7. Mai mittags fort, nachdem die telegraphischen Wetterberichte das Einsetzen der ersten südwestlichen Brisen an der südchinesischen Küste gemeldet hatten. Der Schiffscommandant konnte diesen Berichten zufolge hoffen, auf der Fahrt nach den chinesischen Häfen von günstigen Winden zur Fahrt mit Segeln profitiren zu können. In dieser Erwartung sah man sich aber bald nach dem Auslaufen getäuscht, denn kaum war das Schiff in See gelangt, so stellte sich wieder der seit Wochen schon herrschende nordöstliche, der Fahrt des Schiffes ungünstige Wind ein. Die Thatsache, dass in diesen ungünstigen Windverhältnissen auch während der nächsten Tage keine Änderung eintrat, das Schiff also fortwährend auf die Benützung der Maschinenkraft angewiesen blieb, bestimmte den Commandanten von der Ausdehnung der Fahrt bis Amoy vorläufig abzustehen, und am 9. Mai Swatow anzulaufen, um daselbst das Einsetzen der günstigeren Windrichtungen abzuwarten.

Im Laufe des 11. räumte der Wind gegen Süden und man glaubte nun die erhoffte Wendung eingetreten zu sehen; der Schiffscommandant zögerte demgemäß nicht, mit der Corvette wieder in See zu gehen, um die Fahrt fortzusetzen. Aber auch diesmal wurde man wieder enttäuscht; die Brisen etablirten sich bald wieder im Nordosten, und die Fahrt nach Amoy musste ihrer ganzen Ausdehnung nach unter Dampf zurückgelegt werden. Am 13. Mai um $3^1/_2$ Uhr nachmittags wurde das Schiff unter der Führung eines Locallotsen auf dem für Kriegsschiffe reservirten Platze mit zwei Ankern im Hahnepoot vertäut.

**Amoy.** Hier verblieb die Corvette bis zum 21.; während dieses Zeitraumes wehten ununterbrochen sehr frische nordöstliche Winde. Am 21. nahm der Wind an Stärke ab und nahm mehr den Charakter einer Seebrise an, so dass der Commandant sich zur Fortsetzung der Reise entschloss. Unter der Führung eines Locallotsen in See gelangt, fand man nordöstlichen Wind, an welchen das Schiff mit Backbordhalsen gelegt wurde; man steuerte somit gegen die westliche Küste der Insel Formosa, unter welcher mit Hilfe des nach Norden ziehenden Kurosiwostromes ein Aufkreuzen gegen den widrigen Wind eher von Erfolg sein konnte. Vom 22. bis zum 25. mittags kreuzte man nun mit ziemlich gutem Erfolge gegen den in der Stärke 3—7 und den Richtungen NNO und NO variirenden Wind auf; durch eine möglichst reiche Segelführung — doppelt gereeffte Marssegel, ganze Untersegel, ab und zu Bramsegel — gelang es 20 bis 40 Meilen per Etmal nach NO zu gewinnen. Dieses günstige Resultat war zu großem Theile auch dem Umstande zuzu-

schreiben, dass der Wind während der Tagesstunden mehr nach Norden, während der Nacht mehr nach Osten drehte, so dass die nächtlichen Seeborde, sowie der tagsüber gegen die Küste von Formosa führende Bord stets mit den günstigeren Halsen gesegelt wurde. Der erwartete Einfluss des Kurusiwestromes aber war während der mit dem Aufkreuzen zugebrachten drei Tage nur ein geringer; es wurden nur Stromstärken von $^1/_4$ bis zu $^1/_2$ Meile stündlicher Geschwindigkeit beobachtet.

Im Laufe der Nacht vom 25. auf den 26. raumte endlich der Wind rasch nach Osten, Südosten und Süden, und es ergab der astronomische Mittagspunkt am 26., dass mit dem Vieren des Windes auch zugleich die Stärke des nach NO setzenden Stromes beträchtlich zugenommen hatte; hiedurch war das Schiff ziemlich bedeutend nach NO versetzt worden. Um den Hafen von Tamsui auf Formosa ohne bedeutenden Zeitverlust anzulaufen, musste demnach um 2 Uhr nachmittags des 26. die Maschine in Anspruch genommen werden.

Die Tauchung der Aurora gestattete nicht, die Barre des Tamsuiflusses, selbst bei Hochwasser, zu passiren; das Schiff musste deshalb außerhalb dieser Barre auf gänzlich offenem Ankerplatze vor Anker gebracht werden.

**Tamsui.** Dieser Ankerplatz musste schon am 27. verlassen werden, da ein frischer WSW-Wind sehr bedeutenden Seegang mit sich brachte, welcher nicht allein eine Gefährdung des — wie bemerkt, an gänzlich ungeschützter Stelle verankerten — Schiffes hätte mit sich bringen können, sondern unter allen Umständen die Communication mit dem Lande zu einem Dinge der Unmöglichkeit gestaltete, daher ein längeres Verweilen jedenfalls mindestens vollständig unnütz gewesen wäre. Selbst bei einem Witterungswechsel blieb aber die Communication mit dem Lande eine sehr schwierige und häufig gänzlich in Frage gestellte Sache, und der Commandant beschloss daher, vom Abwarten solcher Witterungsverhältnisse, welche das Rückkehren nach Tamsui gestattet hätten, abzusehen, und lieber die günstigen Umstände für die Fortsetzung der Fahrt gegen Yokohama auszunützen.

Der westliche Wind, welcher durch die von ihm aufgewühlte See die Aurora zum Verlassen des Ankerplatzes vor Tamsui veranlasst hatte, war aber nur von verhältnismäßig kurzer Dauer; schon in den Morgenstunden des 28. drehte er über West nach Norden und dann nach NO, dabei bis zur Stärke 7 auffrischend; die Segel mussten auf die doppelt gereefften Marssegel und den Sturmklüver reducirt werden. Am 29. nahm die Windstärke ab, und die Segelführung konnte die entsprechende Vermehrung erfahren; doch bis zum 31. vierte der Wind abermals über Süd und West nach NO zurück, wobei das Schiff ziemlich bedeutend aus seiner Route nach SO abgedrängt wurde, obschon vom 30. an der Hauptzweig des japanischen Stromes erreicht worden, und an diesem Tage eine Versetzung von 8, am folgenden Tage aber eine solche von 38 Meilen nach NNO constatirt worden war. Vom 1. bis zum 3. Juni gestattete der nach OSO raumende Wind eine ziemlich günstige Fahrt mit Steuerbordhalsen scharf am Winde; am 4., in der zweiten Nacht- und der Morgenwache, nahm der Wind rasch bis zur Sturmstärke 10 zu. Die Segelführung musste ausgiebig reducirt und von 6 Uhr morgens an das Schiff bei schwerem Seegange unter dem dichtgereefften Großmarssegel und Fockstagsegel beigelegt werden. Im Laufe des 4. raumte die Richtung des Sturmes

his nach Süd und SW, ohne aher dass diese raschen Drehungen der Richtung des Sturmes denselben als einen Typhon charakterisirt hätten.

Die Unverlässlichkeit des Kurusiwostromes vereinigte sich mit dem Ausfalle einer astronomischen Ortsbestimmung am vorhergehenden Tage, nm die Ansnützung der nnn günstigeren Richtung des Stnrmes für die Fahrt des Schiffes nicht in vollem Maße zn ermöglichen. Die Position des Schiffes war eben nicht mit der genügenden Genauigkeit hekannt, um die navigatorisch schwierige Van Diemens-Straße hei dem herrschenden Unwetter, dichtem Regen und Nehel anzulanfen. Es musste daher anch noch weiter beigelegen werden, nnd als in der Nacht vom 4. anf den 5. die Wucht des Sturmes abnahm, ließ der Commandant das Schiff gegen die Linschoten-Inselgruppe abfallen, um dnrch das Ansegeln und Erkennen dieser Inseln die Position des Schiffes zn verificiren. Um 6 Uhr morgens wurden Hehi und Kohehi Sima gesichtet, sodann zwischen Naka nnd Snwa Sima hindurch auf die Ostseite der langgestreckten Inselgruppe hinühergesteuert. Hier ging der Wind, an Stärke successive ahnehmend nach NW über, so dass man den günstigen Curs ONO einschlagen konnte. Bis zum 8. hatte man nnn mit lnllenden und mitunter variahlen Brisen zu thnn, so dass nicht viel Weg gemacht werden konnte; nnn aher sprang südöstlicher Wind auf, welcher eine sehr günstige Fortsetzung der Fahrt im Gefolge hatte.

Am 11. Jnni um 1 Uhr nachmittags wurde das Lenchtfener von Omai Saki, und zwei Stunden später jenes von Mikomoto richtig gesichtet, und nach Doubliren dieses letzteren Lenchtfeuers, als Windstille eintrat, der relativen Nähe des Bestimmungshafens halber dio Maschine in Betrieb genommen. Noch am selben Tage ankerte man auf der Rhede von Yokohama in 5 Faden Wassertiefe mit zwei in Hahnepoot ausgebrachten Ankern.

Wie es die folgende Znsammenstellnng der heohachteten Stärken nnd Richtungen des Kurnsiwostromes darthut, waren dieselben von jener Regelmäßigkeit weit entfernt, welche denselhen gemeiniglich zugeschriehen wird; Linienschiffskapitän Müller bemerkt, dass das in diesem Jahre sehr verspätete Eintreten des Monsnnwechsels hiefür als genügende Ursache anzusehen sein dürfte. Anch ist nicht zn übersehen, dass die volle Entfaltung des mächtigen Kurusiwostromes wohl immer erst bei gnt etahlirtem SW-Monsun einzntreten pflegt.

Folgende sind die Elemente, welche ans den vom 22. Mai his zum 11. Juni an Bord der AURORA heohachteten Stromversetzungen abgeleitet wurden:

| Datum | Mittlere Schiffsposition | | | | Strom | | Wind | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Länge O | | Breite N | | Richtung | Stärke stündl. | Richtung | Stärke |
| 22. Mai..... | 118° | 40′ | 24° | 15′ | NNO | 0.3 | NNO | 2—5 |
| 23. „ ..... | 119 | 36 | 24 | 16 | NW z N | 0.3 | NNO | 5 |
| 24. „ ..... | 120 | 6 | 24 | 28 | NO | 0.3 | N | 4 |
| 25. „ ..... | 120 | 25 | 24 | 47 | ONO | 0.6 | NO | 4 |
| 26. „ ..... | 120 | 50 | 25 | 23 | NO ½ N | 1.5 | SSW | 3 |
| 28. „ ..... | 121 | 40 | 25 | 40 | O ½ N | 0.3 | SW; NO | 3 |
| 29. „ ..... | keine astronomische Ortsbestimmung. | | | | | | | |
| 30. „ ..... | 122 | 28 | 25 | 41 | NO z N ¾ N | 0.2 | SW; N | 1—2 |
| 31. „ ..... | 123 | 38 | 25 | 48 | O ½ N | 1.7 | ONO | 1 |
| 1. Juni .... | 124 | 30 | 26 | 2 | O | 0.6 | O | 2 |
| 2. „ .... | 125 | 6 | 26 | 44 | NO z O | 1.1 | OSO | 3—4 |
| 3. „ .... | 126 | 3 | 27 | 53 | NO | 0.8 | SO | 3 |
| 4. „ .... | 127 | 28 | 28 | 56 | NO | 0.8 | SO — SSW | 5—9 |
| 5. „ .... | 129 | 10 | 29 | 37 | NO ½ O | 1.8 | WSW | 3 |
| 6. „ .... | 130 | 29 | 29 | 48 | NO z O | 1.5 | NW; Calm | 2—0 |
| 7. „ .... | 131 | 33 | 30 | 18 | NO z O | 1.5 | NNO | 0—2 |
| 8. „ .... | 132 | 17 | 30 | 50 | N | 0.8 | N; Calm | 5. 1; 0. 4 |
| 9. „ .... | 133 | 36 | 31 | 51 | NO z N ½ N | 1.6 | SSW | 6 |
| 10. „ .... | 135 | 57 | 33 | 0 | SO z O | 0.8 | WSW | 5 |
| 11. „ .... | 138 | 26 | 34 | 17 | NO z N ½ N | 0.5 | SSW | 6 |

**Yokohama.** Zur Zeit der Ankunft der AURORA auf der Rhede von Yokohama traf man daselbst von fremden Kriegsschiffen vor Anker liegend:

Die nordamerikanische Escadre, unter dem Commando des Contre-Admirals Chandler, bestehend aus dem Flaggenschiffe BROOKLYN, den Schiffen OMAHA, ESSEX, PALOS und MONOCACY.

Die französische Escadre, unter den Befehlen des Contre-Admirals Layrle, mit dem Flaggenschiffe TURENNE, den Schiffen PRIMAUGUET, ASPIC und VIPÈRE.

Die englischen Schiffe LEANDER und CONSTANCE.

Überdies erwartete man die englische Escadre des Vice-Admirals Hamilton aus Nagasaki, die russische Escadre des Contre-Admirals Korniloff aus der japanischen Inlandsee, die japanische Escadre unter Commando des Contre-Admirals Ito Yuko aus Jokoska, und endlich den italienischen Kreuzer RAPIDO. Letzteres Schiff sollte aus Shanghai in Yokohama eintreffen.

Linienschiffskapitän Müller bemerkt in seinen Berichten, dass das Zusammentreffen so zahlreicher fremder Kriegsschiffe eben zu diesem Zeit-

punkte auf der Rhede von Yokohama wohl zum Theile ein zufälliges gewesen sein mochte; doch mag die andauernde gegenseitige Beobachtung, welche die englischen und russischen Schiffe sich widmeten, und vielleicht auch das eben bevorgestandene Jubiläum der Königin von England dieser Ansammlung nicht fremd gewesen sein.

Am 19. Juni morgens lief der russische Kreuzer WJESTNIK, und am Nachmittage desselben Tages die englische Escadre, bestehend aus den Schiffen AUDACIOUS (Flaggenschiff), HEROINE und SWIFT, am 29. der italienische Kreuzer RAPIDO, am 4. Juli die russische Escadre, bestehend aus den Schiffen DIMITRI DONSKOI (Flaggenschiff), VITIAZ und RYNDA, und noch die beiden englischen Schiffe SATELLITE und WANDERER auf die Rhede; es hatte allen Anschein, dass die detachirt gewesenen Schiffe, nämlich die beiden letztgenannten englischen Fahrzeuge, dann WJESTNIK, die Aufgabe gehabt hatten, dem Gros der russischen, beziehentlich englischen Schiffsabtheilung zu folgen.

Die japanische Escadre, welche eben erst vor kurzer Zeit zu Jokoska ausgerüstet worden war, bestand aus dem Flaggenschiffe FOO-SO, den Schiffen TAKACHICHO, TSUKUSHI und KAIMA; diese Escadre kam am 17. Juni zum erstenmale nach Yokohama, ging zu wiederholtenmalen, wahrscheinlich zum Zwecke verschiedener Übungen, in See, kehrte jedoch sowohl zum Jubiläumsfeste der englischen Königin, als auch zur amerikanischen Unabhängigkeitsfeier wieder auf die Rhede von Yokohama zurück.

An diesen beiden nationalen Feierlichkeiten betheiligte sich, über ergangene Einladung, auch S. M. Schiff AURORA jedesmal durch Hissen der großen Flaggengala mit der betreffenden Nationalflagge am Großtopp. Durch die Mitwirkung so zahlreicher, auf der Rhede vereinigten Schiffe verschiedener Nationalitäten, dann durch die von der englischen, beziehungsweise amerikanischen Colonie am Lande veranstalteten Bälle, Volksbelustigungen, Stadtbeleuchtungen u. s. w. verliefen diese beiden Nationalfeiertage in besonderer Großartigkeit und Solennität. Zu den Ballfesten am Lande am 21. Juni und 4. Juli waren Commandant und Schiffsstab der AURORA selbstverständlich geladen; am 4. veranstaltete die amerikanische Escadre ein internationales Wettrudern mit den Booten der anwesenden fremden Kriegsschiffe. AURORA entsendete die Boote Nr. 2 und 4 zur Theilnahme an dieser *Regatta*; das erstere Boot passirte unter den sehr zahlreichen Mitbewerbern als viertes, das andere Boot als siebentes das Ziel.

Außer der Theilnahme an den eben erwähnten besonderen Festlichkeiten fand auch der gewöhnliche Austausch von Höflichkeitsvisiten zwischen den Commandanten und Stäben der AURORA und der vielen fremden Schiffe statt; aber die ungewöhnlich große Zahl der Schiffe brachte es mit sich, dass man sich auf einmaligen Austausch von Besuchen beschränken musste und ein näherer, intimerer Verkehr, wie er so oft platzgreift und viel zu den Annehmlichkeiten eines Aufenthaltes beiträgt, diesmal hier nicht zustande kommen konnte.

Am 26. Juni verließ die französische Escadre die Rhede, um ihre Kreuzung nach Norden längs der Küsten der Inseln Hondo und Jesso fortzusetzen; die englische Escadre ging am 8. Juli nach Hakodate ab, und 3 Tage später folgte ihr die russische Escadre dahin. Von den amerikanischen Schiffen gingen OMAHA am 26. Juni nach Chemulpo, und ESSEX am 11. nach Nagasaki ab. —

In den ersten Tagen des Aufenthaltes der Corvette auf der Rhede von Yokohama, stattete der Schiffscommandant dem japanischen Gouverneur des Kens v. Kanagawa, und dem k. u. k. Geschäftsträger Herrn v. Siebold, welch letzterer an Stelle des beurlaubten Ministerresidenten die Geschäfte der k. u. k. Gesandtschaft führte, seinen officiellen Besuch zu Tokio ab. Von Herrn v. Siebold begleitet, machte der Schiffscommandant dann noch zu Tokio die Aufwartung bei mehreren der japanischen Staatswürdenträger. Überall wurde der k. k. Schiffscommandant mit der auszeichnendsten Freundlichkeit empfangen, und überall wurde alle Sympathie für die Monarchie an den Tag gelegt, welcher das von ihm befehligte Kriegsfahrzeug angehörte. Der Kriegsminister Graf Oyama, welcher an Stelle des in Europa abwesenden Marineministers Grafen Saïgo auch eben zur Zeit dem japanischen Ministerium der Marine vorstand, lud den Commandanten und Stab der AURORA zu dem am 17. Juni zu Jokoska stattfindenden Stapellaufe des eben dort erbauten Kanonenbootes ATAGNO, sowie zu dem Bankette, welches aus diesem Anlasse abgehalten wurde. Man durfte diese Einladung umsomehr als eine besondere Auszeichnung auffassen, als die Feierlichkeit durch Anwesenheit des Thronfolgers beehrt wurde, und die k. k. Officiere die einzigen Fremden waren, welche zu diesem feierlichen Acte geladen worden waren.

Mit der größten Zuvorkommenheit wurde die Besichtigung des Torpedoetablissements zu Nagaura, sowie jene des Arsenals und der verschiedenen Militäretablissements in Tokio, bis in die kleinsten Details gestattet. Bei Gelegenheit des Besuches des Arsenals wurde den Herren der AURORA neuerdings vom Kriegsminister ein glänzendes Diner geboten. Noch während der Anwesenheit der AURORA vor Yokohama kehrte der Marineminister Graf Saïgo von seiner europäischen Reise zurück, und erwies sich sogleich von der gleichen Liebenswürdigkeit wie sein Amtscollege; am 16. Juli folgten beide Minister nebst dem Gehilfen des Kriegsministers der Einladung des k. k. Schiffscommandanten zur feierlichen Besichtigung des Schiffes, und zu dem an Bord desselben veranstalteten Diner, an welchem natürlicherweise auch der k. u. k. Geschäftsträger, Consul, u. a. m. theilnahmen.

Gelegentlich des Besuches der AURORA sprach sich der japanische Marineminister auf das höchste befriedigt von der Aufnahme aus, welche er einige Zeit zuvor in Pola in jeder Richtung gefunden hatte; er erbat sich noch mancherlei nähere Auskünfte, und trug seinerseits jeden Gegendienst an. Linienschiffskapitän Müller sah sich veranlasst hievon insoferne Gebrauch zu machen, als er vom englischen Vice-Admiral Hamilton darauf aufmerksam gemacht worden war, dass die japanischen, auf neueren Specialaufnahmen beruhenden Küstenkarten und Pläne alles Vertrauen verdienen, und besser zu gebrauchen seien, als selbst die englischen Admiralitätskarten der japanischen Gewässer; er richtete also an den Grafen Saïgo die Bitte, ihn in den Besitz der neuen japanischen Küstenkarten setzen zu wollen. Schon am folgenden Tage erhielt Linienschiffskapitän Müller eine Sendung von 126 Küstenkarten und Hafenplänen an Bord zugeschickt, sammt einem genauen Kataloge dieser Karten und Pläne. Der k. k. Schiffscommandant beeilte sich gebührendermaßen seinen Dank für dieses wertvolle Geschenk persönlich auszusprechen.

Unter den Personen des kaiserlichen Hauses war es der Prinz Arisugawa, ein Oheim des Mikado, welcher dem Commandanten und einem Theile des Schiffsstabes die Ehre erwies, sie in feierlicher Audienz zu empfangen. Dieser

japanische Prinz steht in dem Rufe, ein besonders warmer Verehrer unseres allerh. Kaiserhauses und Freund unserer Monarchie zu sein; es gelangte dies auch äußerlich gelegentlich der erwähnten Audienz zum Ausdrucke, indem der Ceremoniensaal, in welchem die Audienz statthatte, keinen anderen Bilderschmuck aufwies, als die wohlgetroffenen Porträts unseres Kaiserpaares.

Linienschiffskapitän Müller hatte dem k. u. k. Geschäftsträger von Siebold auch den Wunsch zu erkennen gegeben, eine Audienz bei S. M. dem Mikado nachzusuchen; es fanden in dieser Sache die vorausgängigen anfragenden Correspondenzen statt; aber sie führten dahin, dass man es unterließ, das formelle Ansuchen um Bewilligung der Audienz zu stellen. Man fürchtete, dass der kaiserliche Hof nicht gerne einen Präcedenzfall schaffen möchte, welcher angesichts der stets sehr zahlreichen, die Rhede von Yokohama besuchenden fremden Kriegsschiffe, zu einer zu oftmaligen Wiederholung der Bewilligung von Audienzen seitens des Mikado, die Veranlassung hätte geben können. Gleichwohl hatten die eingeleiteten Correspondenzen hauptsächlich die Ursache gebildet, dass der Commandant der AURORA sich veranlasst gefunden hatte, den Aufenthalt der Corvette bis zum 19. Juli auszudehnen.

Dieser etwas längere Aufenthalt des Schiffes gab dem Schiffscommandanten die ausgiebige Gelegenheit, sich mit dem besten Erfolge dem informatorischen Theile seiner Mission widmen zu können; die zahlreichen Bekanntschaften, welche vom Commandanten und dem Schiffsstabe angeknüpft wurden, der freundliche Empfang, den man allenthalben fand, die weitgehendste Unterstützung und Bereitwilligkeit in allen Dingen, kamen selbstverständlich auch dieser Thätigkeit zugute. In den diesfälligen Berichten nennt der Schiffscommandant als die Personen, denen er sich zu besonderem Danke verpflichtet sah, außer dem k. u. k. Consul v. Kreitner — rücksichtlich dessen Linienschiffskapitän Müller das enthusiastische Urtheil des Fregattenkapitäns Spetzler vollständig theilt — in erster Linie noch den kaiserl. deutschen Gesandten von Holleben, den kön. niederländischen Gesandten Van der Pot, den deutschen Generalconsul v. Zappe, den russischen Gesandten v. Kolemine, endlich aus der Handelswelt den Herren Retz und Commerzienrath Langfeldt.

Das Haus Langfeldt besorgte alle Lieferungen, welche die Corvette während des Aufenthaltes auf der Rhede von Yokohoma benöthigte; von bedeutenderen Anschaffungen mag der hier durchgeführte Ankauf von zwei neuen Marssegeln und eines Focksegels Erwähnung finden, welche sowohl hinsichtlich des Materiales als der Erzeugungsweise vom Schiffscommandanten als besonders vorzüglich geschildert werden. Durch die Anschaffung dieser neuen Segel wurde einem schon seit längerer Zeit erkannten dringenden Bedürfnisse an Bord abgeholfen; selbstverständlich wurde der Aufenthalt auf der Rhede von Yokohama überhaupt zur völligen Instandsetzung des Schiffes und seines Materiales in allen Theilen benützt.

Die Exercitien nahmen ihren regelmäßigen Fortgang; und was den Gesundheitszustand der Bemannung anbetrifft, konnte der Commandant im allgemeinen sich gänzlich befriedigt aussprechen, trotzdem dass er gezwungen war, den k. k. Linienschiffsfähnrich v. Zaccaria und den Schiffsprofoßen bei der Abfahrt des Schiffes krank in Yokohama zurückzulassen. Es war aber nicht so sehr die schwere Form der Erkrankung dieser beiden Patienten, welche den Commandanten zu deren Ausschiffung veranlasste, als die Überzeugung, dass eine gründliche Heilung in dem vorzüglich geleiteten und eingerichteten

Landspitale mit größerer Sicherheit zu erzielen sein werde, als mit den beschränkten Mitteln des Schiffes. Auch mag zu dem Entschlusse, die beiden Kranken am Lande zurückzulassen, der Umstand beigetragen haben, dass der Schiffscommandant beabsichtigte, mit der Corvette Hakodate zu besuchen, dann aber wieder nach Yokohama zurückzukehren, wo die Wiedereinschiffung der Zurückgelassenen erfolgen sollte.

---

## Von Yokohama nach Hakodate, Miyako, Yokohama, Kobé und durch die Inlandsee nach Nagasaki.

Nachdem das Schiff vollständig seebereit gestellt worden war, wurde am 19. Juli um $1^1/_2$ Uhr nachmittags die Rhede von Yokohama verlassen, und unter Dampf durch die Yeddo-Bai bei leichter Südbriese gegen Su-No-Saki gesteuert. Um $9^1/_2$ Uhr abends war das Leuchtfeuer von No-Sima doublirt, und auch der genügende Seeraum gewonnen, so dass die Maschine eingestellt, und Segel gesetzt werden konnten. Man hatte vorerst nur ganz flaue Brisen und Windstillen, und gewann gar keinen Weg in der eingeschlagenen nördlichen Cursrichtung; die Wirkung des Kurusiwostromes manifestirte sich in der zunehmenden Entfernung des Schiffes vom Lande mit einigem Abkommen nach SO. Am 21. morgens sprang eine leichte süd-südwestliche Brise, von Nebel begleitet auf; dieser Nebel hielt bis zum 24. an, und war zumeist während der Tagesstunden so dicht, dass er jede astronomische Ortsbestimmung ungemein erschwerte oder gänzlich vereitelte. Mit dem Frischen der nach Süden gehenden Brise verschwand aber auch vom 24. an der lästige Nebel, und man bekam die Küste von Hondo bei dem Leuchtfeuer Kingkasan in Sicht. Längs der Küste steuerte man nun nördlich, und vom Mittag des 26. gegen Siriya-Saki. In der Nähe des Leuchtfeuers von Siriya-Saki trat völlige Windstille ein; mit Rücksicht auf die Nähe des Bestimmungsortes und auf die in der Tsugarstraße zu erwartenden heftigen östlichen Strömungen, nahm der Schiffscommandant die Maschine in Anspruch. Man erreichte den Hafen von Hakodate um $9^1/_2$ Uhr abends des 27. und legte daselbst das Schiff in $5^1/_2$ Faden Wassertiefe vor zwei Anker.

**Hakodate.** Der englische Consul zu Hakodate, welcher auch als k. u. k. Consul fungirt, war zur Zeit des Eintreffens der AURORA abwesend; er hatte die englische Escadre begleitet, welche wenige Tage früher den Hafen verlassen hatte. Linienschiffskapitän Müller sah sich demnach veranlasst, seine Aufwartung bei dem japanischen Gouverneur allein, ohne die übliche Begleitung durch den Consul, zu machen.

Außer dem englischen Consulate ist nur ein russisches Consulat in Hakodate etablirt, dessen Functionär zur Zeit übrigens ebenfalls abwesend war; eine europäische Colonie, wie solche in den anderen Vertragshäfen Japans existiren, findet sich hier nicht vor. Man hatte es deshalb hier etwas schwerer, unmittelbare Informationen zu gewinnen.

Zwei Tage nach der Ankunft der AURORA lief die englische Escadre des Vice-Admirals Hamilton, aus den zwölf Schiffen AUDACIOUS, LEANDER,

ALACRITY, CONSTANCE, HEROINE, SWIFT, SATELITTE, WANDERER, MERLIN, LINNET, CORDELIA und SAPPHIRE bestehend, wieder in Hakodate ein. Dieser Escadre schloss sich hier das englische Schiff CALLIOPE an, welches zum erstenmale nach seiner Ausrüstung, und zwar um das Cap der Guten Hoffnung herum, nach den japanischen Gewässern beordert worden war. Die Escadre hatte eine Übungskreuzung in der Bai von Awamori vollführt, und der Vice-Admiral Hamilton beabsichtigte, am 3. oder 4. August wieder auszulaufen, taktische Übungen vorzunehmen, und sich sodann mit der Escadre durch das Japanische und das Gelbe Meer in den Golf von Pechili zu begeben. — Die russische Escadre hatte den Hafen von Hakodate bereits verlassen, und war zum Zwecke der Vornahme der jährlichen Sommerübungen nach Wladiwostok abgegangen.

Nach einem Aufenthalte von wenigen Tagen, welcher ein angenehmes Beisammensein mit der englischen Escadre, aber nicht allzuviel des für die Mission des Schiffes Zweckdienlichen geboten hatte, verließ AURORA am 1. August den Hafen. Genau am Jahrestage des Auslaufens von Pola, verließ man das weitest entfernte Reiseziel, welches die Corvette auf ihrer Missionsreise überhaupt zu berühren hatte.

Man ging um 10 Uhr vormittags in See; durch die Tsugarstraße östlich dampfend, steuerte man gegen das Leuchtfeuer von Siriya-Saki. Der nach Osten mit einer Geschwindigkeit von 2—4 Meilen in der Stunde setzende Strom staute die von Osten kommende bedeutende todte See zu einer ganz ungewöhnlichen Höhe auf; das Schiff machte heftige Stampf- und Schlingerbewegungen, durch welche der Bruch des Außenklüverbaumes verursacht wurde, trotzdem dass die Fahrt des Schiffes bis auf die mäßige Geschwindigkeit von 4 Knoten reduciert worden war. Nach dem Doubliren der NO-Spitze der Insel Hondo behielt der Schiffscommandant die Maschine zur Fortsetzung der Fahrt gegen Yokohama im Gebrauche, da er in dieser Jahreszeit nur auf monsunartige Südwinde rechnen durfte, und die Strömungsverhältnisse in diesem Meerestheile ein Aufkreuzen gegen solche Winde als ein gänzlich aussichtsloses Unternehmen erscheinen ließen.

Nachdem aber am folgenden Tage der todte Seegang aus SSO noch mehr zunahm, also ein weiteres Auffrischen des SO-Windes in Aussicht stand, der herrschende Nebel auch immer dichter wurde, hielt es der Commandant der nautischen Sicherheit wegen für geboten, auf einem Ankerplatze eine Besserung der Verhältnisse abzuwarten. Er wählte für diesen Zweck die Bucht von Miyako in 142° östl. Länge und 39° 35′ nördl. Breite. Am 2. August um 11 Uhr vormittags wurde die Corvette in dieser Bucht verankert.

**Miyako.** Diese Bai, nach dem eine Meile landeinwärts gelegenen Orte von etwa 700 Einwohnern benannt, ist eine schöne, etwa fünf Meilen breite Bucht, welche aber gegen NO völlig offen liegt. Sie bietet deshalb während des weitaus größten Theiles des Jahres den Schiffen gar keinen Schutz, und wird deshalb auch nur höchst selten von einem oder dem anderen Schiffe aufgesucht. Zumal ein fremdes Kriegsschiff war eine in dieser Bucht noch nie gesehene Erscheinung. Die AURORA war demnach ein Gegenstand des lebhaftesten Interesses für die Bewohner des an der Bucht liegenden Ortes namens Kuwaga, welche sowie die Bewohner von Miyako scharenweise an Bord kamen, um das Schiff in allen seinen Theilen zu besichtigen. Man machte ihnen in freundlichster Weise die Honneurs, und sparte nicht mit den ihnen völlig unbekannten

europäischen Genuss- und Erfrischungsmitteln. Der oberste Beamte von Miyako kam bald nachdem das Schiff vor Anker gegangen war, mit dem größten Theile seiner untergebenen Beamten an Bord; einer derselben sprach leidlich englisch, und bot im Namen seines Chefs die Bereitwilligkeit zu jedem etwa gewünschten Dienste an. In dieser Hinsicht musste man aber den geäußerten guten Willen für die That nehmen; der kleine Ort ist sehr arm, die Bevölkerung lebt einzig und allein vom Fischfange; außer einigen Fischen waren gar keine frischen Lebensmittel zu erhalten.

Nach dreitägigem Aufenthalte der Corvette in der Bucht trat Regenwetter ein, und der Nebel begann sich zu lichten. Der Commandant beschloss die Fortsetzung der Fahrt, und verließ mit dem Schiffe um 10 Uhr vormittags des 5. den Ankerplatz. Man fand in See wieder leichte Brisen aus Süden und SSO, und setzte die Fahrt aus den schon früher erörterten Gründen unter Dampf fort. Am 7., etwas vor 9 Uhr abends nahm die AURORA ihren früheren Ankerplatz auf der Rhede von Yokohama wieder ein. Der Schiffscommandant hatte für das Anlaufen von Yokohama eigentlich nur den Grund, die beiden zurückgelassenen Kranken wieder an Bord zu nehmen, was auch sofort geschah, da dieselben vollständig hergestellt waren. Nachdem es aber nöthig war, den Seeproviant zu ergänzen, namentlich den Kohlenvorrath für die Fahrt durch die japanische Inlandsee vollständig zu ergänzen, welche Proceduren immerhin einige Tage in Anspruch nehmen mussten, so beschloss der Commandant, den Aufenthalt des Schiffes auch bis über den 18. des Monates auszudehnen, um an diesem Tage das Geburtsfest unseres Monarchen mit der Corvette in einem bedeutenderen Hafenorte, wie Yokohama est ist, zuzubringen.

**Yokohama.** Linienschiffskapitän Müller beabsichtigte, die Feier des allerh. Geburtsfestes möglichst glanzvoll zu gestalten, und wollte deshalb auch alle einheimischen officiellen Persönlichkeiten zur Feier an Bord der AURORA einladen, aber die meisten dieser Herren hatten der eingetretenen großen Hitze wegen Yokohama verlassen und Sommeraufenthalte bezogen; es musste also die mehrerwähnte Feier auf die Kreise unserer eigenen Staatsangehörigen beschränkt bleiben.

Am Tage der Feier, d. i. am 18. August, wurde an Bord der Corvette bei Sonnenaufgang die große Flaggengala gehisst und der Schiffscommandant begab sich in Begleitung des k. und k. Consuls v. Kreitner nach Tokio, um dort bei der k. und k. Gesandtschaft seine Gratulation zum Ausdrucke zu bringen. Hierauf wurde in der katholischen Missionskirche zu Yokohama ein feierliches Amt gehalten, welchem der gesammte dienstfreie Schiffsstab und eine Division der Schiffsmannschaft in Parade anwohnten. Sowohl an Bord der Corvette, als am Lande fanden feierliche Diners statt; das letztere vom k. und k. Geschäftsträger v. Siebold veranstaltet. Eine Soirée beim Consul beschloss die Feier des Tages.

Von fremden Kriegsschiffen war während dieses Tages nur das amerikanische Schiff MONOCACY gegenwärtig, nachdem das zweite beim Einlaufen hier angetroffene amerikanische Kriegsschiff PALOS bereits am 8. die Rhede verlassen hatte; über erfolgte Einladung führte auch MONOCACY den Tag über die große Flaggengala. Das Gleiche that der deutsche Gesellschaftsdampfer WERDER; sowie dies an Bord der AURORA geschah, wurde an Bord dieses letztgenannten Schiffes nach eingetretener Dunkelheit eine festliche Beleuchtung des Schiffes und der Takelage vorgenommen.

Am 21. um $10^1/_2$ Uhr vormittags verließ AURORA die Rhede von Yokohama, um die Fahrt durch die Inlandsee nach Nagasaki anzutreten. Nach Passirung des Leuchtfeuers von Kanonsaki wurde die Maschine außer Gebrauch gesetzt und die wehende leichte NO-Brise zur Fortsetzung der Fahrt unter allen Segeln benützt. Der in der folgenden Nacht his zu der Stärke 4 auffrischende NO-Wind lullte bald wieder ein, und nachdem am 23. Windstille geherrscht hatte, traten am 24. nachmittags wieder die an der SO- und Südküste in den Sommermonaten meist vorherrschenden südlichen Brisen ein. Durch das unerwartete Auftreten einer nach NW setzenden Strömung im Bereiche des Kurusiwo, welche sich im Etmal des 23. durch eine Versetzung von 19 Meilen in der angegebenen Richtuug manifestirte, wurde das Schiff so weit gegen die Südküste von Hondo versetzt, dass es in den Bereich des Gegenstromes des Kurusiwo gelangte. Von diesem Gegenstrome theilweise hegünstigt, kam das Schiff am 24. in die Nähe der Ostspitze vou O-Ōsima. Hier hegegnete man der Vereinigten Staaten-Corvette MARION, welche, wie man später erfuhr, von Kobé nach Yokohama unterwegs war, um von dem letzteren Hafen aus die Reise nach Centralamerika anzutreten.

Am 25. wurden die günstigen Verhältnisse des Wetters und inshesondere des Seeganges zur Voruahme der schon seit einiger Zeit ausständigen Scheihenschießübungen benützt.

Das Doubliren von O-Ōsima wurde durch die Wirkung des hier aufgestauten und daher verhältnismäßig bedeutenderen Kurusiwostromes vereitelt; als das Schiff am 26. durch Schraalen der Brise bis West noch eine größere Zurückversetzung als in den letzten Tageu zu erwarten hatte, beschloss der Schiffscommandant, um allzu großen Zeitverlusten auszuweichen, den Rest der Fahrt his Kohé unter Dampf zurückzulegen.

Man doublirte das Leuchtfeuer von O-Ōsima, nachdem die Dampffahrt aufgenommen worden war, um 7 Uhr ahends des 26., und aukerte tags darauf um $9^1/_2$ Uhr vormittags auf der Rhede von Kobé mit zwei Ankern in 5 Faden Wassertiefe.

**Kobé.** Gleichwie dies in Yokohama der Fall gewesen war, hefanden sich auch hier heinahe alle höheren einheimischen Fuuctionäre und Consulu ahwesend und hrachten diese Zeit der größten Sommerhitze auf ihren Landsitzen zu; der mit der Wahrnehmung der Consulargeschäfte unserer Monarchie hetraute englische Consul, Herr Troup, kam aher mehreremale nach Kohé zur Erledigung der dringenderen Geschäfte, wechselte auch mit dem k. k. Schiffscommandanten in der üblichen Weise Besuche, und stellte seine Dienste zur Verfügung.

Durch die angegebenen Verhältnisse vereinfachten sich die stets so zeitraubenden Etikettespflichten wesentlich, umsomehr als auch zur Zeit der Anwesenheit der AURORA keinerlei fremde Kriegsschiffe gegenwärtig waren; man henützte diese vergleichsweise Muße, um die Sehenswürdigkeiten von Kohé und von dem benachbarten Osaka in Augenschein zu nehmen. Auch konnte der Commandant den Angehörigen des Schiffsstabes durch tourweise ertheilte Urlauhe die Gelegenheit bieten, die alte Hauptstadt von Japan, Kioto oder Miako, zu hesuchen.

An Bord des Schiffes wurde der Aufenthalt außer zu den gewöhnlichen Exercitien und Schulen, zur Vornahme einer schon seit längerer Zeit sehr wünschenswerten Arheit benützt, nämlich zur ausgiebigen Reinigung des Schiffs-

bodens, welcher durch Ansatz von Gewächsen und Thieren so sehr verunreinigt war, dass man schon recht fühlbare Einhußen an Schiffsgeschwindigkeit zu bemerken begann. Diese Arbeit wurde ohne Inanspruchnahme fremder Arbeitskräfte durch den eingeschifften Taucher bewerkstelligt, nachdem man endlich in Kobé das nöthige, bisher nirgends erhältliche Material aufgetrieben hatte, welches zu einer Reparatur des Taucherauzuges erforderlich geworden war.

Auch wurde die schadhafte Kalfaterung des Außenbordes mit Bordmitteln wieder in Stand gesetzt.

Die Rhede von Kobé verließ AURORA am 6. September um 8 Uhr morgens, und legte die Fahrt durch die verschiedenen Engen und Becken der japanischen Inlandsee bei günstigen Witterungsverhältnissen anstandslos zurück. Nach nahezu 48stündiger ununterbrochener Dampffahrt ankerte die Corvette am 8. September im Hafen von Nagasaki.

**Nagasaki.** Beim Eintreffen in Nagasaki erhielt man die unwillkommene Nachricht, dass in Shanghai, welchen Hafen AURORA programmäßig anzulaufen hatte, die Cholera in nennenswertem Grade aufgetreten sein sollte. Obwohl der Commandant der Ansicht huldigte, dass die bezüglichen Gerüchte vielleicht übertrieben seien, auch mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten stand, dass bei der schon vorgerückten warmen Jahreszeit diese in den chinesischen Häfen eigentlich nie gänzlich verschwindende Krankheit bald auf ein Maß reducirt sein dürfte, welches kein Hindernis mehr für den baldigen Besuch von Shanghai bieten würde, war es doch natürlicherweise des Schiffscommandanten erste Sorge, sich an das k. u. k. Generalconsulat zu Shanghai um verlässliche Auskünfte zu wenden, um auf dieselben sein weiteres Reiseprogramm zu basiren.

Wie es der Commandant vorausgesehen hatte, trafen auch baldigst verbürgte Nachrichten seitens des k. und k. Generalconsulates zu Shanghai ein, aus welchen zu entnehmen war, dass die Cholera in Shanghai nicht mehr und nicht weniger herrsche, als dies alljährlich zu eben dieser Jahreszeit dort der Fall ist. Der programmäßigen Fortsetzung der Reise stand somit nichts im Wege.

An fremden Kriegsschiffen fand man in Nagasaki das Vereinigte Staaten-Schiff OMAHA und die beiden japanischen Kanonenboote AMAGI und MOSHIUM; dazu gesellte sich das Vereinigte Staaten-Schiff PALOS, welches im Dock in Reparatur gelegen war; ferners am 17. das Vereinigte Staaten-Flaggenschiff Corvette BROOKLYN. Am 12. war die englische Corvette CONSTANCE von Chemulpo kommend eingelaufen, um die europäische Post für die in Fusan liegende englische Escadre abzuholen.

Mit allen diesen Schiffen wurden die üblichen Höflichkeiten ausgetauscht, ebenso die erforderlichen Etikettebesuche am Lande gemacht; bei diesen letzteren wurde der Schiffscommandant von dem die Agenden des k. und k. Consulates besorgenden englischen Consul Herrn Enslie begleitet.

Der Nagasaki-Club veranstaltete am 16. eine Ruder- und Segel-*Regatta*; alle im Hafen liegenden Kriegsschiffe wurden in der verbindlichsten Weise zur Theilnahme an diesem seemännischen Sport eingeladen. AURORA entsendete einige Boote und man hatte die Freude, den Kutter der Corvette den zweiten Preis erringen zu sehen. Der erste Preis war einem Boote der OMAHA zugefallen, welches Boot aber, nach dem Urtheile der Betheiligten, ein eigens

für *Regatta*zwecke gebautes und ausgerüstetes Boot war, das kaum als Kriegsboot anzusehen ist.

Während des Aufenthaltes im Hafen von Nagasaki wurde die zu Kobé begonnene Instandsetzung der Kalfaterung des Außenbordes unter Zuhilfenahme von fünf Arbeitern der dortigen Werften zuende geführt; die Exercitien und Schulen nahmen ihren ungestörten Fortgang. —

## Von Nagasaki nach Chefoo, Shanghai, Chinkiang, Ningpo, Foochow und Hongkong.

Am 18. September verließ AURORA den Hafen von Nagasaki, um zunächst nach Chefoo zu segeln. Die in den Morgenstunden unter Dampf angetretene Fahrt wurde nach der Doublirung des Leuchtfeuers von Iwo-Sima bei mäßigem SO-Winde unter Segeln fortgesetzt. Schon im Laufe des Vormittags aber begannen sich die Witterungsverhältnisse ungünstig zu gestalten; bei stetig fallendem Barometer ging der zu heftigen Regenböen frischende Wind nach Süden und entwickelte bald einen bedeutenden Seegang. Die eigenthümliche Formation der Wolken, sowie das stete Fallen des Quecksilbers ließen auf das Herannahen eines Typhons schließen. Tags zuvor hatte das hydrographische Amt zu Tokio gemeldet, dass südöstlich von Hongkong ein Typhon herrsche; es lagen also genügende Gründe vor, um die Annahme zu rechtfertigen, dass auch hier bald eines dieser schrecklichen Unwetter losbrechen werde. Der Schiffscommandant hielt es unter diesen Umständen für angezeigt, um dem Schiffe die Anstrengung und Gefährdung durch einen in See mitzumachenden Typhon zu ersparen, die Fortsetzung der Fahrt vorläufig aufzugeben, und unter Dampf nach dem Hafen von Nagasaki zurückzukehren. Um 2 Uhr nachmittags war die Corvette wieder auf ihrem früheren Ankerplatze im Hafen von Nagasaki vertäut.

Die telegraphischen Witterungsnachrichten, welche im Laufe des 18. in Nagasaki eintrafen, ließen unerwarteterweise eine Besserung der allgemeinen Verhältnisse erkennen; in den Morgenstunden des 19. zeigte das Barometer sogar eine unverkennbar steigende Tendenz, und man beschloss daher, keine weitere Zeit zu verlieren, sondern sofort wieder auszulaufen. Man verließ den Hafen bei strömendem Regen; um 11 Uhr vormittags befand sich das Schiff nach Doublirung des Leuchtfeuers an der Spitze von Iwo-Sima; hier wurde der Maschinenbetrieb eingestellt und der Curs südlich von Fukai, der größten der Goto-Inseln, genommen. Frischer NO-Wind ermöglichte eine gute Fahrt; das Leuchtfeuer von Ose-Saki kam schon um 1 Uhr nachts in die Dwarsrichtung, und nun wurde der Curs südwestlich von der Insel Quelpart, so nahe als möglich an dieser Insel vorbei gesetzt. Der frische, von ausgiebigen Niederschlägen begleitete NO-Wind brachte das Schiff um die Mittagsstunde des 21. in die Nähe der Giffard-Insel südlich von Quelpart; als aber Quelpart passirt war, änderte der bishin mit raumender Tendenz wehende Wind seinen Charakter, indem er so weit gegen Norden schraalte, dass das Schiff mit Steuerbordhalsen dicht an den Wind gelegt werden musste. Am 22. mit-

tags passirte man die Insel Ross auf 20 Meilen Entfernung. Am 23. veranlasste ein weiteres Schraalen des Windes zum Wechseln der Halsen; am folgenden Tage aber, als der Wind wieder die frühere Richtung aus NNO annahm, wurden neuerdings Steuerbordbalsen genommen.

Am 26. morgens trat für kurze Zeit Windstille ein, welcher um die Mittagsstunde leichte südwestliche Brise folgte, die nach und nach gegen WNW drehte. Mit diesen Brisen konnte das Schiff günstige Fahrt gegen Norden machen; am 27. morgens sichtete man die Berge der Shantung-Halbinsel. Am 28., als das südöstliche Vorgebirge der Shantung-Halbinsel bereits passirt war, setzten wieder nördliche Gegenwinde ein; diese nahmen rasch an Stärke zu, so dass die Segel in schneller Aufeinanderfolge reducirt werden mussten und das Schiff um Mitternacht nur mehr dichtgereeffte Mars- und Fockstagsegel trug, unter welcher Segelage beigelegen wurde. Am folgenden Tage nahm der Wind an Stärke wieder ab, variirte in den Richtungen zwischen NNW und NNO; am 30., gegen Abend, sprangen aber wieder südliche Brisen auf, mit deren Hilfe das nordöstliche Vorgebirge der Shantung-Halbinsel doublirt wurde. Nordwärts dieses Vorgebirges ging der Wind in frischen SSW über. Man nahm Backbordhalsen und erreichte am 1. October auf diese Art die Höhe von Chefoo; es wurden nun die Segel geschlossen und der Ankerplatz unter Dampf angelaufen. Um 3 Uhr nachmittags verankerte man die Corvette in 5 Faden Wassertiefe, 11 Kabeln ost-nordöstlich von Towor Point.

**Chefoo.** Auf der Rhede von Chefoo fand man von der englischen Escadre die Schiffe AUDACIOUS, CONSTANCE, SAPPHIRE, CORDELIA, ALACRITY, HEROINE, WANDERER und SWIFT; ferner lagen da das deutsche Kanonenboot WOLF, und das französische Kanonenboot ASPIC vor Anker. Zur englischen Escadre stießen am 3. October noch die Schiffe LEANDER und MERLIN, welche von einer eben beendigten Kreuzung einrückten. Die englische Escadre, mit welcher der früher begründete freundschaftliche Verkehr unmittelbar wieder aufgenommen wurde, war im Begriffe sich aufzulösen; der Vice-Admiral Hamilton überschiffte sich auf die ALACRITY, um mit diesem Schiffe die Reise nach Tientsin anzutreten, von wo er sich nach Peking zu begeben hatte; die übrigen Schiffe verließen einzeln den Hafen, um verschiedene Kreuzungen in den japanischen und chinesischen Gewässern anzutreten.

Zu Beginn des Monates December sollte die ganze englische Escadre sich im *Rendez-vous*-Hafen in Hongkong einfinden.

In Chefoo fand sich der Schiffscommandant an den englischen Consul, Herrn Bristow, gewiesen, welcher die Geschäfte des k. u. k. Consulates daselbst führt; dieser Consul sowie der in chinesischen Zolldiensten stehende Österreicher, Herr v. Frieß, waren auf das eifrigste bemüht, dem Commandanten in dem informatorischen Theile seiner Mission behilflich zu sein. Ein formeller Besuch bei dem chinesischen Gouverneur — *Tao-Tai* — wurde wegen Unwohlsein des Schiffscommandanten durch den Gesammtdetailofficier in Begleitung des schon genannten Consuls abgestattet, und von dem *Tao-Tai* unter Entfaltung des landesüblichen großen Ceremoniells an Bord der AURORA erwidert. Neben dem officiellen Verkehre entwickelte sich auch ein recht angenehmer privater Verkehr mit der europäischen Colonie von Chefoo; die zahlreichen Einladungen wurden bestmöglich durch Festivitäten erwidert, welche man an Bord der AURORA veranstaltete.

Schulen und Exercitien nahmen hier ihren ungestörten Fortgang, und man konnte die Scheibenschießübungen mit dem Bootsgeschütze hier ohne Anstand vornehmen. Der Commandant fand in seinen Berichten eigens hervorzuheben, dass das besonders günstige Klima von Chefoo nicht verfehlte, auf die, durch die Sommerhitze etwas erschöpfte Bemannung in wohlthätigster Weise sanitär einzuwirken.

Am 12. October ging AURORA unter Dampf in See, indem durch die südliche Passage ausgelaufen und dann der Curs ONO genommen wurde. Bei leichter NNO-Brise wurden um 1 Uhr nachmittags die Segel beigesetzt und die Maschine außer Thätigkeit gebracht; man begann gegen diese Brisen aufzukreuzen, welche bis zum Nachmittage des folgenden Tages anhielten. Bis zum 16. hatte man mit wechselnden Brisen aus dem 1. und 2. Quadranten zu thun, welchen man das Beste abzugewinnen trachten musste; am 16. sprang stetigere Ostbrise auf, welche allmählich nach Norden und dann wieder nach NNO drehte und bis zu den Morgenstunden des 17. andauerte, wobei mit südlichen Cursen die beiden Vorgebirge der Shantung-Halbinsel passirt wurden. Nach der Doublirung der südöstlichen Spitze der Shantung-Halbinsel, bekam man südöstlichen Wind, welcher sich mit allen Anzeichen eines herannahenden Unwetters einstellte.

Um 11. Uhr abends des 17. hatte der Wind schon die Stärke 7 erreicht, und bei rasch fallendem Barometer notirte man um Mitternacht schon die Sturmstärke 10. Das Schiff musste unter dem dichtgereefften Großmarssegel, dem doppelt gereefften Vormarssegel und dem Fockstagsegel auf Backbordhalsen beigelegt werden. Anderthalb Stunden nach Mitternacht hatte der Wind seine größte Stärke erreicht, und nahm von da an die Heftigkeit der einzelnen Böen merklich ab; merkwürdigerweise war die Abnahme der Windstärke von einem weiteren Fallen des Barometerstandes begleitet. Nachdem der Wind zugleich weiter gegen Süden drehte, ließ der Commandant die Halsen wechseln.

In den Morgenstunden des 18. drehte der Wind weiter über SW gegen West, und setzte sich, in dieser Richtung ziemlich constant bleibend, in der Stärke 6—7 fest. Man konnte diesen günstigen Umschwung zur Vermehrung der Segelführung benützen und den Curs S z. O einschlagen.

Im Laufe des 19. und 20. nahm der Wind an Stärke wesentlich ab, drehte nach Norden, NO und Osten und es gestatteten diese günstigen Windrichtungen der Corvette ziemlich ansehnliche Wegstrecken zurückzulegen. In Sicht der Insel Saweishan nahm man um $2^1/_2$ Uhr nachmittags des 20. die Maschine in Gebrauch, um den Yang-Tse-Kiang anzulaufen. Eine halbe Stunde vor Mitternacht ankerte man außerhalb der äußeren Barre, 8 Meilen im SO de Tungsha-Leuchtschiffes; am folgenden Morgen wurde nach Anbordkommen eines Lotsen die Fahrt gegen die Wusung-Mündung fortgesetzt. Um $2^1/_2$ Uhr passirte man unter Führung des Locallotsen die innere Barre des Wusung, und nach Erreichen des Ankerplatzes von Shanghai wurde das Schiff nach den Weisungen des Hafenmeisters an einer Boje gegenüber des k. u. k. Generalconsulates vertäut.

**Shanghai.** Während des Aufenthaltes der AURORA in Shanghai traf der von der chinesischen Regierung für die Gesandtschaften an den Höfen von Wien und Berlin ernannte Gesandte Hung-Kün daselbst ein, um von hier die Reise nach Europa anzutreten; der Commandant versäumte nicht

diesem hohen chinesischen Würdenträger — nachdem er selbst noch leidend war — den entsprechend feierlichen Besuch durch den Gesammtdetailofficier abstatten zu lassen. Außerdem fanden Aufwartungen bei dem *Tao-Tai* statt, und sowohl der *Tao-Tai* als der Gesandte erwiderten die ihnen gemachten Staatsvisiten mit großem Gefolge und unter dem üblichen Gepränge an Bord der Corvette. Linienschiffskapitän Müller ließ auf die bezüglichen Vorstellungen des k. u. k. Consuls bei diesen Visiten jedesmal einen Salut von drei Kanonenschüssen abgeben; dieser Salut, obwohl in unseren Vorschriften nicht begründet, bildet einen wesentlichen Bestandtheil des Ceremoniells bei den Besuchen, welche von chinesischen Würdenträgern abgestattet oder empfangen werden, und Linienschiffskapitän Müller war umsomehr veranlasst, hier keine Ausnahme von dem üblichen Vorgehen seitens anderer fremder Schiffe zu machen, als Fregattenkapitän Spetzler bei einer früheren Gelegenheit aus den gleichen Gründen den erwähnten Salut abzugeben sich hatte bereit finden lassen.

Außer dem Gesandten und dem *Tao-Tai* lernte man noch zwei andere hohe chinesische Staatsbeamte kennen: die Mandarine Cheng-Shao-Tsu und Li-Ping-Shui, welche eben im Begriffe standen, im Auftrage der chinesischen Regierung eine auf zwei Jahre berechnete Studienreise nach Europa anzutreten, während welcher Reise sie auch einen längeren Aufenthalt in unserer Monarchie zu nehmen angewiesen waren. Diese Mandarine statteten einen formellen Besuch an Bord der AURORA ab, bei welchem sie mit Hilfe ihres Dolmetsches Lien-Yong trachteten, soviel als möglich nützliche Informationen zu erreichen.

Commandant und Stab der AURORA waren ebenso wie Fregattenkapitän Spetzler und der Stab des NAUTILUS vom k. u. k. Consul, Herrn Haas, in der allerzuvorkommendsten Weise aufgenommen worden; »der k. u. k. Consul war auf das eifrigste bestrebt,« — berichtete Linienschiffskapitän Müller — »mich in Shanghai mit den hervorragendsten deutschen und zum Theile auch mit englischen Kaufleuten im Interesse meiner Mission in Verbindung zu setzen, und erlangte ich demgemäß sehr wertvolle Auskünfte. Überdies war der Herr Consul in zuvorkommendster Weise bestrebt, nebst Entfaltung seiner umfassenden Gastfreundschaft dem Schiffsstabe den Aufenthalt in Shanghai möglichst instructiv und angenehm zu gestalten, und ist es wohl seinem Ansehen bei den Einwohnern von Shanghai zuzuschreiben, dass dem Schiffsstabe besonders von den deutschen Kaufleuten ein ganz besonderes Entgegenkommen und eine vielseitige Gastfreundschaft zutheil wurde, was an Bord des Schiffes zu wiederholtenmalen in entsprechender Weise erwiedert wurde.«

Außer dem Verkehre mit den zahlreichen am Lande neu gewonnenen Bekannten, hatte man auch hier wieder vielen Umgang mit den Stäben fremder Schiffe, welche man schon zum größten Theile in anderen Häfen, manche zu wiederholtenmalen angetroffen hatte. Auf den anwesenden englischen Schiffen erhielt man die traurige Nachricht von dem Verschollensein des Kanonenbootes WASP, welches auf der Reise von Singapore nordwärts, um sich der englischen Escadre anzuschließen, noch am 10. September zuletzt in der Nähe der Paracels - Inseln von einem englischen Handelsdampfer gesehen worden war, und aller Wahrscheinlichkeit nach dem Typhon zum Opfer gefallen sein dürfte, welcher am 17. südöstlich von Hongkong gewüthet haben soll. —

Die unsicheren sanitären Verhältnisse von Shanghai veranlassten den Schiffscommandanten, hier den allgemeinen Landgang der Mannschaft nicht zu gestatten; hingegen wurde durch häufige Vornahme von kriegsmäßigen Landungen, Übungsmärschen, Exercitien am Lande in geschlossenen Formationen, und Übungen mit dem Feldgeschütze, für eine zugleich instructive und hygienisch vortheilhafte Bewegung gesorgt. Der etwa anderthalb englische Meilen vom Ankerplatze des Schiffes entfernte Rennplatz erwies sich als ein sehr günstiger Exercir- und Tummelplatz für die Bemannung der AURORA.

Nach einem dreizehntägigen Aufenthalte in Shanghai trat AURORA am 4. November die Reise den Yang-Tse-Kiang aufwärts nach Chinkiang an. Für diese Fahrt wurde ein Locallotse aufgenommen, und da der Commandant beabsichtigte, nach dem Besuche von Chinkiang mit der Corvette nach Ningpo zu dampfen, schiffte man zugleich auch einen Küstenlotsen für die Strecke von dem Yang-Tse-Kiang Delta bis Ningpo, an Bord der AURORA ein.

Die unter Führung des Locallotsen zurückgelegte Fahrt nach Chinkiang bot nichts, was hier zu erwähnen wäre; über Nacht musste jedesmal geankert werden; am 6. November um 1 Uhr nachmittags kam man vor Chinkiang an und verankerte das Schiff östlich der *Golden*-Insel mit zwei Ankern in $4^1/_2$ Faden Wassertiefe.

**Chinkiang.** Gleichzeitig mit der AURORA hatte der französische Kreuzer PRIMAUGUET den Hafen von Shanghai verlassen, und man fand dieses Schiff vor Chinkiang geankert, wo es aber trotz seiner bedeutend größeren Fahrtgeschwindigkeit nur 3 Stunden vor der AURORA eingetroffen war. PRIMAUGUET hatte das östliche Flussufer zu seinem Ankerplatze erwählt, und die hiedurch bedingte sehr große Entfernung der Ankerplätze war Ursache, dass diesmal kein Verkehr mit dem französischen Schiffe stattfand.

Die beiden officiellen Persönlichkeiten, mit welchen der Schiffscommandant zunächst in Verkehr zu treten gehabt hätte, waren zur unangenehmen Überraschung desselben, eben beide von Chinkiang abwesend. Der englische Consul, der hier sowie in allen chinesischen Vertragshäfen, für welche kein eigener Vertreter unserer Monarchie bestellt ist, die Agenden des österr.-ungar. Consulates führt, Herr Oxenham, hatte die tags vorher gegen Nanking abgedampften englischen Schiffe WANDERER und AUDACIOUS begleitet; der *Tao-Tai* aber war zufälligerweise auch von Chinkiang abwesend. Sowohl der Consul als der *Tao-Tai* konnten vor einer Woche nicht zurück erwartet werden. Linienschiffskapitän Müller sah sich demnach an die ihm in vollstem Maße entgegengebrachte Gefälligkeit des Chefs des Zollamtes, Herrn Nevion, gewiesen. Dieser Herr machte dem k. k. Kriegsschiffe während dessen nur dreitägigem Aufenthalte in dem Yang-Tse-Kiang-Hafen in liebenswürdigster Weise die Honneurs des Ortes.

Am 9. um 9 Uhr morgens lichteten AURORA und PRIMAUGUET zu gleicher Zeit die Anker; während das französische Schiff seinen Weg stromaufwärts nahm, um die Fahrt nach Nangking anzutreten, wandte sich AURORA stromabwärts um den Yang-Tse-Kiang zu verlassen, und sich nach Ningpo zu begeben.

Die Stromfahrt sowohl, als die unter Dampf zurückgelegte Küstenfahrt nach Ningpo boten nichts Bemerkenswertes.

**Ningpo.** Auch in diesem Hafen traf es sich, dass der englische Consul eben abwesend war; aber dem Schiffscommandanten wurde ausgiebiger Ersatz durch die Anwesenheit des k. u. k. Consuls Haas geboten, welcher die Freundlichkeit gehabt hatte, von Shanghai für die ganze Dauer des Aufenthaltes der AURORA nach Ningpo zu kommen. Auch der Vorstand des chinesischen Zollamtes, Herr Kleinwächter, war auf das liebenswürdigste bestrebt, dem k. k. Schiffscommandanten jede gewünschte Auskunft zu geben. Der Gesammteindruck, welchen Linienschiffskapitän Müller von Ningpo in sich aufnahm, war aber gleichwohl der, dass dieser Ort an Bedeutung für den europäischen Handel immer mehr und mehr verliert.

Am 16. November wurde unter Führung eines Flusslotsen der Hafen von Ningpo verlassen. Nach dem Austritte des Schiffes aus dem Flusse wurde der Lotse entlassen, und Curs durch die Kintang- und Vernon-Straße genommen. Vor Sonnenuntergang ließ der Commandant die günstigen Umstände dazu benützen, um eine Verification der Compassangaben vornehmen zu lassen; dann wurde noch eine Strecke weiter seewärts gedampft, um den genügenden Seeraum zu gewinnen und aus dem Bereiche der heftigen und unregelmäßigen Strömungen in der Nähe der Küste zu kommen. Als man um 7 Uhr abends die Segel beisetzte, behielt man gleichwohl noch für einige Zeit zurückgeschobene Feuer unter den Dampfkesseln, da sich das Schiff immer noch in dem Bereiche der Gezeitströmungen des Chusan-Archipels befand.

Um 10 Uhr abends setzte eine leichte SO-Brise ein, welche im Laufe der Nacht nach Süd, West und NW drehte, am 17. vormittags bis zur Stärke 6 auffrischte, und dann nach und nach in den regelmäßigen NO-Monsun überging.

Diese günstigen Windverhältnisse ermöglichten eine sehr rasche Segelfahrt, in welcher das Schiff eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 6 bis 8 Knoten erreichte, so dass schon am 18. morgens die Tsih-Sing- und Tung-Yung-Inseln angelaufen, und durch die nördliche Passage in den Minfluss gesteuert werden konnte.

Nach Doublirung der Gordon-Insel wurde, eine Viertelstunde nach 12 Uhr mittags, die Maschine in Betrieb gesetzt, die Segel geschlossen, und bei der Insel Matsou ein Locallotse eingeschifft. Unter Führung dieses Lotsen wurde die Flussbarre passirt, und dann die Fahrt flussaufwärts fortgesetzt. Um 6 Uhr nachmittags konnte man das Schiff auf dem Pagoda-Ankerplatze, nächst dem Zollgebäude, vor zwei Anker legen.

**Foochow.** Der Pagoda-Ankerplatz, auf welchem AURORA vor Anker gelegt worden war, ist von der Stadt Foochow beträchtlich entfernt. Ein regerer Verkehr mit dieser Stadt war durch diesen Umstand außer den Bereich der Möglichkeit gerückt; das Interesse des Commandanten und des Schiffsstabes concentrirte sich während des Aufenthaltes des Schiffes auf Pagoda-Anchorage, auf das hier gelegene chinesische Arsenal und das Zollamt. Die Einsamkeit des Ankerplatzes ließ überdies die häufige Vornahme von Übungen mit kriegsmäßig armirten Booten, Landungsmanöver u. dgl. zu, und konnte der Commandant melden, dass der Aufenthalt des Schiffes auf dem Pagoda-Ankerplatze unterhalb Foochow ganz besonders emsig für die Ausbildung der Mannschaft in den verschiedenen Exercitien ausgenützt worden war.

Von fremden Schiffen kam man hier mit dem englischen Kanonenboote WANDERER zusammen, welches vom Chusan-Archipel kommend, den Tag vor Abfahrt der AURORA auf dem Pagoda-Ankerplatze vor Anker ging.

Am 28. November verließ AURORA den Padoga-Ankerplatz, und steuerte von $8^1/_2$ Uhr morgens an unter Führung eines Locallotsen den Minfluss abwärts. Eine Viertelstunde nach 12 Uhr war die äußere Barre passirt, worauf der Lotse entlassen, und südlich gesteuert wurde. Auf der Höhe der *Dog*-Insel setzte man um $1^1/_2$ Uhr nachmittags bei leichter NNO-Brise die Segel bei, und setzte die Maschine außer Gebrauch. Im Laufe des Nachmittags frischte der Monsun nach und nach, und man passirte um 6 Uhr das Leuchtfeuer von *Turn-About*, um 11 abends aber jenes von Oxeu.

In dem Maße als das Schiff weiter nach Süden gelangte, frischte der Monsun immer mehr und mehr, und der Seegang nahm dementsprechend bedeutend zu; am 29. vormittags hatte man einzelne Böen bis zu der Stärke 10, so dass die Bramsegel weggenommen und die Marssegel gereefft werden mussten. Das Schiff erreichte unter dieser Segelführung Geschwindigkeiten bis zu $10^1/_4$ Meilen in der Stunde. Im Etmal vom 28. auf den 29. erwies sich eine Distanz von 203, in jenem der folgenden 24 Stunden eine solche von 230 Meilen als gesegelt. Letztere Generaldistanz war die größte, welche von AURORA während ihrer bisherigen Reise erreicht worden war.

Die Route wurde wegen der dichten Bewölkung, die keine astronomischen Beobachtungen in Aussicht stellte, möglichst nahe an der chinesischen Küste gehalten, um die etwaigen Versetzungen durch Driftströmungen im Wege der Kreuzpeilungen verificiren zu können; doch ergaben sich während dieser Fahrt beinahe gar keine Stromversetzungen.

Am 30. war man vor die Einfahrt von Hongkong gelangt; um $10^1/_2$ Uhr vormittags wurde die Maschine in Betrieb gesetzt, die Segel geschlossen, und durch die Tathongtraße gegen den Ankerplatz gesteuert, auf welchem das Schiff um 1 Uhr nachmittags in 6 Faden Wassertiefe im Hahnepoot vertäut wurde.

**Hongkong.** Hier fand AURORA den größten Theil der englisch-ostasiatischen Escadre versammelt; außerdem lagen hier mehrere chinesische Kriegsschiffe unter dem Commando des zeitweilig in chinesische Dienste als Contre-Admiral getretenen englischen Linienschiffskapitäns Lang. Diese chinesische Escadre befand sich auf der Reise nach den nordchinesischen Gewässern und bestand aus lauter in Europa neuerbauten Schiffen; es waren dies die beiden Rammkreuzer CHING-YUEN und CHICH-YUEN, die auf der Werfte Armstrong zu Newcastle, und die Rammkreuzer KING-YUEN und LAI-YUEN, welche auf der Werfte in Stettin erbaut worden waren, und sich in Portsmouth zu einer Escadre unter den Befehlen des bereits früher genannten Flaggenofficiers vereinigt hatten.

Die eingehende Besichtigung dieser nach allen Anforderungen der neuesten Zeit erbauten und ausgerüsteten Schiffe, wurde dem Stabe der AURORA vom Admiral Lang auf das bereitwilligste gestattet; ebenso waren der englische Vice-Admiral, der Gouverneur, die Behörden und Honoratioren von Hongkong auch diesmal wieder voller Zuvorkommenheiten und Liebenswürdigkeiten gegen den Commandanten und Schiffsstab der AURORA. Der diesmalige längere Aufenthalt des Schiffes konnte somit auch der informatorischen Mission des Schiffes in vollstem Maße dienstbar gemacht werden.

---

# Von Hongkong nach Whampoa (Canton), Macao, Saïgon und Singapore.

**Whampoa (Canton).** Am 21. dampfte AURORA nach Whampoa, wo das Schiff um 5 Uhr nachmittags gegenüber dem Zollgebäude an dem linken Flussufer in 5 Faden Wassertiefe mit zwei Ankern vertäut wurde.

Die Corvette nahm hier einen fünftägigen Aufenthalt; doch war der Verkehr mit Canton der großen Entfernung dieser Stadt vom Ankerplatz des Schiffes halber, nur ein sehr beschränkter; das Gleiche war der Fall mit dem Verkehre, welcher mit dem bei der Insel Shamin verankerten deutschen Kanonenboote ILTIS unterhalten werden konnte. Am 27. December steuerte die Corvette gegen Macao, wo seinerzeit ein Aufenthalt des Schiffes durch die besonders ungünstigen Witterungsverhältnisse vereitelt worden war.

**Macao.** Der Commandant wählte diesmal einen Ankerplatz bei den *Nine Islands*, welcher auf den englischen Admiralitätskarten nicht angegeben ist, und in Ermanglung eines Locallotsen nur unter Beobachtung der größten Vorsichten angelaufen werden konnte, dafür aber den Vortheil einer etwas weniger beschwerlichen Communication mit der Stadt gewährte.

Dieser Ankerplatz, auf welchem die AURORA in 5 Faden Wassertiefe mit zwei Ankern vertäut wurde, erwies sich als ziemlich geschützt; doch auch hier waren fünf und ein halbe Seemeile bis zur Stadt Macao zurückzulegen, was natürlicherweise die Communication mit der Stadt sehr beeinträchtigte. Der Commandant der portugiesischen Corvette BARTOLOMEO DIAZ, welches Schiff schon seit 2 Monaten hier vor Anker lag, bot dem Linienschiffskapitän Müller für die Bedürfnisse der AURORA die Mitbenützung des großen gedeckten Dampfkutters an, welcher täglich mehremale mit Macao verkehrte; diesem Anerbieten sowie dem freundlichen Entgegenkommen des Herrn Farago, Chefs des chinesischen Zollamtes, welcher der Corvette für mehrere Tage einen großen gedeckten Dampfkutter gänzlich zur Verfügung stellte, verdankte man es, dass doch der nöthige Verkehr mit der Stadt unterhalten werden konnte, zu welchem die eigenen Communicationsmittel des Schiffes keineswegs ausgereicht hätten. Auf diese Art war der Commandant auch in die Lage versetzt, mit dem Gouverneur, dem Hafenkapitän, dem k. u. k. Honorarconsul Herrn Millich und dem schon genannten Chef des chinesischen Zollamtes — einem geborenen Österreicher — in den Verkehr zu treten, welcher zur Erfüllung seiner Aufgaben geboten erschien.

Nachdem noch das Neujahrsfest auf die übliche Weise auf dem Ankerplatze von *Nine Islands* begangen worden war, setzte die Corvette ihre Fahrt nach Saïgon am 2. Jänner um die Mittagsstunde fort. Nach Erlangung genügend freien Fahrwassers setzte man bei frischer nördlicher Brise Segel, und nahm einen südlichen Curs, welcher zunächst zwischen die beiden Untiefen St. Esprit und Helen, dann östlich von den Paracels-Inseln führte. Im Laufe der folgenden Nacht drehte der Wind bei stark zunehmendem Seegange nach Osten, ging aber am 4. nach NO über, in welcher Richtung derselbe in den nächstfolgenden Tagen sich in der Stärke 4—6 erhielt, wodurch eine sehr günstige Fahrt ermöglicht wurde.

Am 5. trübte sich das bishin klare Wetter; es traten wiederholt Regenschauer auf, und der Wind drehte nach NNW; am 7. heiterte das Wetter

wieder auf, der Wind frischte bis zur Stärke 7, ging aber zugleich auf seine normale nordöstliche Richtung zurück. Am 6. um 9 Uhr vormittags sichtete man Pulo Ceicer, doublirte diese Insel um 11 Uhr vormittags südlich, und nahm hierauf den Curs gegen die Mündung des Saïgon-Flusses.

Man steuerte nun mit frischem, nach NO und NNO raumendem Winde gegen das Cap *St. James* (*Saint Jacques*), sichtete das Leuchtfeuer dieses Caps um $9^1/_2$ Uhr abends, und nahm auf etwa 15 Meilen Entfernung von der Flussmündung den Flusslotsen an Bord. Unter Führung dieses Lotsen dampfte man den Fluss aufwärts, und ankerte um $9^1/_2$ Uhr vor Saïgon in der Nähe des österr.-ungar. Consulatsgebäudes.

**Saïgon.** Vor Saïgon fand man außer den Bequartierungs- und Stationshulks LOIRE und ATLANTE nur das Kanonenboot ASPIC, welches sich zur Vornahme von Reparaturen eben im Dock befand. Ferner war der Radaviso ALOUETTE gegenwärtig, welches Schiff am 10. Januar zur Vornahme von Küstenaufnahmsarbeiten nach der Südostküste abging; dann zwei Torpedoboote, von welchen eines für Fischtorpedos eingerichtet war, und endlich zwei Flusskanonenschaluppen.

Mit dem Stationsschiffe wurden die üblichen Begrüßungen und sonstigen Höflichkeiten ausgetauscht; der Commandant erstattete außerdem in Begleitung des k. u. k. Honorarconsuls, Herrn A. Engler, dem Generalgouverneur und dem Gouverneur von Nieder-Chochinchina, sowie dem dortigen Marinecommandanten officielle Besuche, welche an Bord in entsprechender Weise ihre Erwiderung fanden. Der Generalgouverneur, Herr Constans, bewies dem Schiffscommandanten bei verschiedenen Gelegenheiten zuvorkommende Aufmerksamkeiten und lud denselben zu einem festlichen Diner, bevor er eine schon seit längerer Zeit projectirt gewesene Reise nach Tonking antrat.

Am 11. wurde der ganze Schiffsstab zu einem von den französischen Officieren der Garnison veranstalteten Balle geladen; überhaupt gestaltete sich der Verkehr mit den französischen Land- und Seeofficieren zu einem sehr kameradschaftlichen und geradezu herzlichen, und verabsäumten die französischen Officiere keine Gelegenheit, um ihren lebhaften Sympathien für unsere Monarchie den entsprechenden Ausdruck zu verleihen. Von Seite der verschiedenen Marine-Anstalten in Saïgon wurden dem Schiffe alle nur irgend wünschenswerten Dienste angeboten, und jene, welche man ansprach, auch thatsächlich in der besten Weise geleistet; die Besichtigung sämmtlicher Etablissements wurde in der zuvorkommendsten Weise gestattet.

Der k. u. k. Consul, der geachtetste Kaufmann des Ortes, erwies dem Schiffsstabe eine sehr liebenswürdige Gastfreundschaft; er gab sich alle Mühe, dem Schiffscommandanten die erwünschten commerziellen Aufschlüsse zu geben; doch bemerkt Linienschiffskapitän Müller, dass der Importhandel von Saïgon für unsere Monarchie streng genommen gar kein Interesse bietet, da die französische Regierung jeden Import von anderer als französischer Provenienz mit so hohen Zöllen belegt, dass der Import geradezu als monopolisirt angesehen werden muss. —

Am 21. Januar, nachdem das Schiff in allen Theilen seebereit gestellt worden war, verließ die Corvette vor Eintritt des Hochwassers um $6^1/_2$ Uhr morgens den Ankerplatz vor Saïgon. Unter Führung eines Locallotsen steuerte man den Fluss abwärts. Wegen einer an sich bedeutungslosen Maschinenhavarie — Bruch eines Splints der Verbindungsschraube der Schieberstange

mit dem Schieber — musste vor der Cocosbai der Maschinenbetrieb um $11^1/_2$ Uhr zeitweilig eingestellt und mit allen Segeln gegen leichte SO-Brise aufgekreuzt werden. Während dieser Zeit wurde der Locallotse ausgeschifft. Als die kleine Havarie in der Maschine behoben war, setzte man die Fahrt noch eine Zeitlang mit der Maschine fort, um das Cap St. James zu doubliren und aus dem engen Fahrwasser dieser Gegend herauszukommen; um $2^1/_2$ Uhr nachmittags aber wurde der Maschinenbetrieb eingestellt und bei mäßigem Ostwinde die Fahrt südwärts unter allen Segeln fortgesetzt.

Nach Doublirung des Leuchtfeuers von Pulo Condore, welches am 22., um $3^1/_2$ Uhr morgens statthatte, setzte man den Curs direct auf die östliche Straße von Singapore. In den folgenden Tagen gestattete durchaus heiteres Wetter bei mäßigem NO-Monsun eine ziemlich günstige Fahrt im Curse; man erreichte tägliche Distanzen von durchschnittlich 125 Meilen.

Am 25. morgens sichtete man Pulo Aor; am 26. nach Mitternacht wurde das Leuchtfeuer Horsbourgh nördlich passirt, wonach aber der Wind rasch lullte und nahezu völlige Windstille eintrat. Es wurde demnach mit Rücksicht auf die Nähe des Reisezieles nicht länger gezögert, die Maschine in Betrieb zu setzen, und von 5 Uhr morgens an gegen den Ankerplatz zu steuern.

Dieser wurde um $6^1/_2$ Uhr morgens erreicht und das Schiff in 7 Faden Wassertiefe zu Anker gebracht.

An fremden Kriegsschiffen fand man nur das englische Kasemattschiff ORION vor, welches im Trockendock seinen Bodenanstrich erneuerte; dieses Schiff war nach mehrjähriger Stationirung im Mittelmeere nach Singapore beordert worden, wo es sich nun schon seit mehreren Monaten als das Commandoschiff der für die Vertheidigung der englischen *Straits Settlements* designirten Schiffe befand.

Der k. u. k. Honorarconsul war zu dieser Zeit eben von Singapore abwesend, und es hatte daher der Procuraführer seines Handlungshauses, Herr Pertili, die Leitung des Consulates übernommen. In Begleitung dieses Vertreters des k. u. k. Honorarconsuls erstattete demnach der k. k. Schiffscommandant den diesmaligen officiellen Besuch beim Gouverneur.

In Singapore erhielt der Schiffscommandant den Befehl der leitenden Marinebehörde, mit der Corvette die Heimreise anzutreten; der Aufenthalt des Schiffes wurde demnach in erster Linie der völligen Instandsetzung des Schiffes und der Takelage für die nun bevorstehenden längeren oceanischen Fahrten zugewendet.

Die Kohlenvorräthe wurden vollständig completirt, der Seeproviant und die Gegenstände des Verbrauches auf drei Monate ergänzt, und so befand sich das Schiff am letzten Januartage in vollster Bereitschaft, um die Heimreise anzutreten.

## Rückreise über Point de Galle, Aden, Suez, Port Saïd, Corfu nach Pola.

Am 1. Februar setzte die Corvette vom innegehabten Ankerplatze auf der Rhede von Singapore unter Segel; die flaue und variable Brise, sowie die Unverlässlichkeit der zu erwartenden Strömungen veranlassten aber den Schiffscommandanten, die Feuer unter zwei Kesseln bereithalten zu lassen, um erforderlichenfalles ohne Zeitverlust die Maschine in Gebrauch nehmen zu können. Die Nothwendigkeit hiezu trat auch wirklich schon im Laufe des Vormittags ein, als die schwachen Brisen völlig einlullten und Windstille eintrat. Man dampfte durch die *Main*-Passage gegen die Malacca-Straße. Um 11 Uhr passirte man das Raffles-Leuchtfeuer südlich; im Laufe des Nachmittages wurde die vorläufig noch unter Dampf fortgesetzte Fahrt zur Verificirung der Compass-Deviationen benützt; bei Sonnenuntergang aber die inzwischen aufgesprungenen Brisen dazu benützt, die Maschine außer Gebrauch treten zu lassen und die Fahrt unter allen Segeln mit Steuerbordhalsen, scharf am Winde, durch die Malacca-Straße fortzusetzen.

Am 2., um $3^1/_2$ Uhr morgens, wurde das Leuchtfeuer von Pulo Undau, und um 9 Uhr vormittags jenes von Rachada passirt; hier flaute der Wind abermals zu völliger Stille ab, und der Commandant sah sich aus navigatorischen Gründen veranlasst, von 1 Uhr nachmittags an wieder dampfen zu lassen. Die Untiefen der *South* und *North Sands* wurden also unter Dampf passirt und um 1 Uhr nachts die Feuer wieder gelöscht, und das Schiff bei flauer NNW-Brise mit Backbordhalsen scharf an den Wind gelegt.

In den folgenden Tagen, bis zum 7. Februar, hatte man nur flaue, meist veränderliche Brisen, welche zudem häufig von mehr oder weniger lange andauernden Windstillen unterbrochen wurden; das Schiff gewann unter diesen Umständen nur wenig Weg. Man verzeichnete aber immerhin Generaldistanzen von 30—50 Meilen, ohne in namhafter Weise von der Route gegen Cap *Diamond* auf Sumatra abgedrängt worden zu sein.

Am 7. endlich setzte nordöstlicher stetiger Wind ein; dieser Wind frischte während der nächstfolgenden Tage bis zur Stärke 6 und 7, ohne aber irgend bedeutenden Seegang mit sich zu bringen. Vom 10. an nahm der zwischen ONO und NNO variirende Wind wieder in unerwünschter Weise an Stärke ab, und verblieb bis zum 16. stabil in der geringen Stärke 2—3. Das Schiff erreichte hiebei eine ziemlich constante Geschwindigkeit von $3^1/_2$ bis 4 Knoten.

Bei Entwurf der eingeschlagenen Route von Pulo Pondo nach den Bassas wurde auf den in dieser Jahreszeit mit Bestimmtheit zu erwartenden südwestlichen Driftstrom gerechnet, und die Route daher etwas nördlich von Westen angelegt. Auf der ganzen Traversade wurde aber nur im Etmal vom 10. ein westlich gerichteter Strom von 1.6 Meilen und im Etmal vom 13. ein solcher von 0.8 Meilen nach WSW, sonst aber nur ganz unbedeutende nordwestliche Stromversetzungen constatirt.

Am 16. flaute der Wind ab und spielte in den 3. Quadranten hinüber; es musste demnach in den folgenden Tagen, als das Schiff sich in der Höhe der Bassas-Untiefen und an der Südküste von Ceylon befand, meistens gegen leichte conträre Brisen aufgekreuzt werden.

Am 20. setzte endlich nach einer längeren Windstille der Monsun erneuert ein; man konnte den Curs auf Dondra Head und Point de Galle nehmen. Nachmittags um $3^1/_2$ Uhr wurde die Maschine zum Zwecke des Anlaufens des Ankerplatzes in Betrieb gesetzt, die Segel geschlossen, und nach Aufnahme eines Locallotsen das Schiff um $5^1/_2$ Uhr nachmittags in 4 Faden Wassertiefe, in der auf diesem Ankerplatze gebräuchlichen Weise, nämlich mit zwei eigenen Buganker vorne und einem von dem Hafenamte beigestellten Springtane achter, vertäut.

**Point de Galle.** Der neuernannte Honorar-Viceconsul, Consularagent Herr J. St. Clark, erschien sofort nach der Ankunft der Corvette an Bord derselben, um seine Dienste anzutragen. In seiner Begleitung stattete der k. k. Schiffscommandant die wenigen officiellen Besuche ab, zu welchen sich hier die Veranlassung bot. Herr Clark war so freundlich, sich der Verproviantirung des Schiffes auf das eifrigste anzunehmen, was nicht ohne Schwierigkeiten war; seitdem alle Dampfschiffahrtsagenturen von Point de Galle weg nach Colombo verlegt worden sind, sinkt Point de Galle immer mehr und mehr zu einer unbedeutenden Kohlenstation herab, auf welcher für die Bedürfnisse der Schiffahrt nur in geringem Maße gesorgt ist. Corvette AURORA nahm auf der Rhede von Point de Galle nur einen zweitägigen Aufenthalt und setzte am 23., nach Rückstellung der vom Hafenamte beigestellten Vertäuungsmittel, die Reise nach Aden fort.

Schon eine Stunde nach dem Verlassen des Ankerplatzes konnte der Maschinenbetrieb eingestellt, und das Schiff unter einer leichten nord-nordwestlichen Brise mit Steuerbordhalsen scharf an den Wind gelegt werden. Im Laufe der ersten, in See zugebrachten Nacht lullte aber diese Brise schon ein und es folgten flaue, veränderliche Winde und Stillen. Am 25. sprang Nordwind auf, welcher bald bis zur Stärke 6 frischte, worauf sich abermals Stillen und veränderliche, schwache Winde einstellten. Das Schiff wurde nun durch die östlich der Laccadiven und Malediven herrschenden Strömungen, welche oft bis zu $1^1/_2$ Meilen Geschwindigkeit in der Stunde hatten, ziemlich nach Süden versetzt, aber es gelang doch, die Malediven im Norden zu doubliren.

Im Westen der genannten Inselgruppe wurden die nördlichen Brisen bis zum 7. März etwas stetiger, doch erreichten diese nie eine größere als die Stärke 3, und alle Tage herrschte durch einige Stunden völlige Windstille. Erst am 7. raumte der Wind nach NNO und später nach NO, zugleich die Stärke 4 erreichend, so dass endlich günstig im Curse segelnd die eingeschlagene Route verfolgt werden konnte. Vom 10. bis zum 14. hatte man abermals wechselnde und schwächere, dann leichte nördliche, endlich vom 17. bis zum 20. wieder günstige nordöstliche Winde.

Am 21. morgens wurden die Inseln westlich von Sokotra gesichtet, während der folgenden Nacht das Cap Guardafui auf etwa 10 Meilen Entfernung passirt und sodann nach den Anweisungen des Segelhandbuches der Weg gegen Aden längs der afrikanischen Küste verfolgt.

Am 24. sichtete man bei Tagesanbruch das Leuchtfeuer auf Cap Marsigh, nahm um 7 Uhr morgens die Maschine zum Anlaufen des Ankerplatzes in Gebrauch, und legte das Schiff um $9^3/_4$ Uhr vormittags auf der Rhede von Aden vor Anker.

Während der Reise von Point de Galle nach Aden hatte das constant schöne Wetter, die nur leicht bewegte See, und die mäßigen Winde, das ständige Führen aller Segel, und die günstige Windrichtung in einem ziemlich großen Theile der Fahrt auch das Führen der Leesegel gestattet.

Die im Laufe dieser Fahrt beobachteten Meeresströmungen entsprachen nur selten den Erwartungen, welche man auf Grund der Angaben der Segelhandbücher auf deren Wirkungen setzen konnte; sie waren meist sehr schwach und unregelmäßig, und selbst in dem westlichen Theile des Arabischen Meeres setzte der erwartete nördliche Strom erst westlich von der Insel Sokotra ein.

**Aden.** Im Hafen von Aden fand man das englische, zur Mittelmeer-Escadre gehörende, nur temporär zum Stationsschiffe für Aden bestimmte Kanonenboot GRIFFON, und das französische Kanonenboot MÉTÉORE vor Anker; die russische Corvette WJESTNIK wurde täglich aus Bombay erwartet.

Die üblichen Höflichkeiten wurden ausgetauscht, doch konnte diesmal keine der sofort ergangenen Einladungen angenommen werden, da der Commandant den nur kurzen Aufenthalt der Corvette gänzlich der Instandsetzung und Verproviantirung des Schiffes widmen wollte.

Am 28., um $10^1/_4$ Uhr vormittags, wurde die Weiterreise angetreten. Eine halbe Stunde nach Verlassen des Ankerplatzes wurde der Maschinenbetrieb eingestellt, der Locallotse entlassen und bei frischem Ostwinde von der Stärke 6 alle Segel beigesetzt.

Längs der arabischen Küste gegen die Bab-el-Mandeh-Straße segelnd, sichtete man um 11 Uhr abends das Leuchtfeuer von Perim, passirte dasselbe mit dem frischen, nach SO umgegangenen Winde $1^1/_2$ Stunden nach Mitternacht, und nahm nun den Curs gegen die Zogoor-Inselgruppe. Der Wind frischte nun bis zu der Stärke 8 und verlieh dem Schiffe unter Mars-, Bram- und dem Focksegel eine stündliche Geschwindigkeit von $9^1/_2$ Knoten, so dass schon um die Mittagsstunde die Insel Zogoor passirt, und nun der Curs westlich von den neu entdeckten Untiefen im Norden dieser Insel genommen werden konnte. Mit günstigen, aber in der Stärke sehr veränderlichen Brisen legte die Corvette auch in den nächstfolgenden Tagen recht ansehnliche Wegstrecken zurück. Am 3., morgens, sichtete man eine Warnboje an einer Stelle, auf welcher nach den Seekarten keine Untiefe sich befinden sollte; zur Constatirung der Ursache, warum dieses Seezeichen hier ausgebracht worden sein mochte, entsendete der Schiffscommandant ein Boot zu der Boje. Dieses Boot fand aber bei den vorgenommenen Lothungen rings um die Boje bei 40 Faden keinen Grund. Man konnte demnach annehmen, dass die Boje driftig geworden sei, und um zu verhindern, dass sie in diesem Falle hier in der befahrensten Straße des offenen Rothen Meeres anderen Schiffen zur Ursache von Irrthümern werde, beschloss der Schiffscommandant dieselbe an Bord zu nehmen. Man ließ die Maschine in Verwendung treten, und näherte sich mit der Corvette dem anscheinend treibenden Objecte. Es erwies sich aber, dass die Boje fest verankert war; man stand also von der vorgehabten Lichtung derselben ab, und setzte die Fahrt wieder unter Segel fort.

Als am 4. die Breite von Djeddah passirt war, drehte der Wind über SW nach Norden, und am folgenden Tage setzte der nordwestliche Wind ein, welchen man, der Jahreszeit entsprechend, in der nördlichen Hälfte des Rothen Meeres erwarten musste. Von hier an wurde deshalb die Fahrt nach Suez

unter Dampf bewerkstelligt; am 10. April, um $8^1/_2$ Uhr morgens, erreichte man die Rhede von Suez.

**Suez.** Der Commandant wünschte den Aufenthalt in Suez vornehmlich zur allseitigen Instandsetzung des Schiffes zu benützen; zu diesem Zwecke schien ihm ein Vertäuungsplatz in dem inneren Hafen Tewfik geeigneter, als der Ankerplatz auf der Rhede; aus diesem Grunde wurde das Schiff bald nach seiner Ankunft auf einem von dem Hafenamte angewiesenen Platze in dem genannten nördlichen Hafenbassin vertänt.

Im Tewfik-Hafen erhielt AURORA einen completen Neuanstrich; am 16. und 17. April wurde der Suezcanal durchdampft. Gleichzeitig mit der AURORA passirte den Suezcanal der italienische Rammkreuzer BAUSAN, welcher von Massauah nach Italien zurückkehrte. Der k. u. k. Consul, Ritter v. Gorachuchi, war von seinem Amtssitze in Port Saïd zur Begrüßung der Corvette nach Suez gekommen, und machte die Rückreise nach Port Saïd an Bord der AURORA mit.

In Port Saïd nahm AURORA nur einen ganz kurzen Aufenthalt zur Ergänzung der durch die Canalpassage in Anspruch genommenen Maschinenbetriebsmittel; nach Abstattung eines Besuches bei dem Commandanten des BAUSAN, welcher italienische Seestabsofficier sich gegen den Commandanten der AURORA in ganz besonders freundlicher Weise zuvorkommend erwies, lief Linienschiffskapitän Müller am 18. April, um $3^1/_2$ Uhr nachmittags, mit der Corvette aus dem Hafen von Port Saïd, um nun den heimischen Gewässern zuzusteuern.

Eine sechstägige, ununterbrochene Dampffahrt brachte die Corvette, welche während dieser Zeit constanten Gegenwind von wechselnder Stärke gehabt hatte, am 24., um $5^1/_2$ Uhr nachmittags, auf die Rhede von Corfu, welche der Commandant zum Zwecke des Einschiffens von Kohle anlief. Der Aufenthalt in Corfu dauerte nur über Nacht; am 25., um $8^1/_2$ Uhr morgens, nachdem der erforderliche Vorrath an Kohle eingeschifft worden war, verließ AURORA Corfu. Auf der Höhe von Aulona bekam man steifen südlichen Wind, welcher die Außergebrauchsetzung der Maschine zuließ; das Schiff erreichte hier die größte Fahrtgeschwindigkeit während der ganzen Reise, nämlich $11^1/_2$ Meilen in der Stunde; von Lagosta an aber wurde wieder gedampft. Das Schiff nahm den Curs durch den Canal von Lissa, wurde nördlich von Lissa von einer mäßigen Bora begrüßt und erreichte am 28. April, um $9^1/_4$ Uhr morgens, den Centralhafen der k. k. Kriegsmarine, wo nach wenigen Tagen die Außerdienststellung der Corvette erfolgte.

## c.

## Die drei grossen ostasiatischen Reiche

# Siam, China[1] und Japan.

---

[1]) Mit Einschluss der europäischen Colonialbesitze Macao und Hongkong, sowie des tributären Königreiches Korea.

# I. Siam.

## 1. Allgemeines.

Aus noch unerforschten Regionen nehmen die Riesenströme Irrawaddy, Saloneen, Menam und Mekong ihren Lauf gegen die im Süden ihres Ursprunges liegenden Meere. Die ungeheueren Alluvial-Terrains, welche von diesen Strömen zwischen den niedrigen Wasserscheiden gebildet und gegen die See zu vorgeschoben worden sind, dienen der merkwürdigen indochinesischen Völkerfamilie zum Wohnsitze.

Von Westen und von Osten her sind im Laufe der Zeiten die von den Indochinesen gebildeten Reiche von den Europäern bedrängt, in ihrer Selbständigkeit beschränkt oder derselben gänzlich beraubt worden; im Westen war es England, welches seine ostindische Macht nach Burmah vorzuschieben verstand — im Osten hat Frankreich, auf alte Beziehungen zu dem ehemals großen und mächtigen Kaiserreiche Anuam gestützt, Nieder-Cochinchina als Colonie erworben, sich in Cambodja festgesetzt, und dem ganzen Reste des annamitischen Kaiserreiches ein Protectorat auferlegt, welches mit Oberhoheit gleichwertig ist.

Nur der mittlere, größte Theil der von den Indochinesen bevölkerten weiten Länderstrecken, jener Haupttheil, für welchen wir in unserer sonst so reichen Sprache vergeblich nach einem Ausdrucke suchen, der sich mit dem prächtigen englischen Worte *»bulk«* decken würde — nur dieser mittlere, größte, bis vor wenigen Jahrzehnten verhältnismäßig nur wenig beachtete Theil, hat sich — durch die Gunst seiner natürlichen Lage bewahrt vor allzu zudringlicher Annäherung der Europäer — die nationale und staatliche Selbständigkeit uneingeschränkt zu erhalten vermocht.

Dieses große und völlig selbständige indochinesische Reich ist das Königreich Siam.

Der Hauptsache nach wird das Territorium dieses Reiches aus dem Flussgebiete des Menam gebildet; ein bedeutender Theil der Laos-Länder, dann Landstriche, die ehemals zu Cambodja zählten, sowie der mittlere Theil der Halbinsel Malacca, gehören ebenfalls zu Siam, welches mit seinem Gebiete den größten Theil des gleichnamigen Golfes — des tiefeingreifendeten

Einschnittes des chinesischen Meeres — umspannt, aber mit den zuletzt erwähnten Gebietstheilen (Vasallenstaaten auf Malacca) auch nach Westen zu an die Straße von Malacca hinantritt.

Von einer nördlichen Begrenzung des Reiches kann nur in sehr unbestimmtem Sinne die Rede sein; die Laos-Länder [1]) im gebirgigen nördlichen Hintergrunde von Siam ziehen sich gleichsam wie ein Gürtel von Tonking nach Assam, an den Grenzen der Machtgebiete von Burmah, Siam, Annam und China, hinstreifend. Doch trägt es immerhin zur Anschaulichkeit bei, wenn erwähnt wird, dass die Erstreckung Siams in der Meridianrichtung etwa jener zwischen der schleswig-jütländischen Grenze und der Südspitze Italiens gleichkömmt.

Es ist nicht sehr verlockend, bezüglich der Größe des Landes und der Zahl und Zusammensetzung seiner Bevölkerung das Gebiet positiver Zahlen zu betreten. Die bedeutenden Schwankungen in den bezüglichen, naturgemäß auf bloßen Schätzungen beruhenden Angaben beweisen nur, welch reiches Feld für geographische Forschung in diesem Theile der Welt noch weiterer Bearbeitung harrt.

Der Flächeninhalt Siams wird angegeben:

im Dipl. Statist. Jahrbuche (1889) mit circa .......... 900.000 $km^2$
in Hübners Statistischen Tafeln (1889) mit .......... 726.850 „
von Réclus, *Nouv. Géogr. Univers.* (1883, VIII, 953) mit 880.339 „
von Hellwald (Die Erde u. i. Völker II.) mit.......... 800.340 „

von Letzterem mit der sehr sachgemäßen Bemerkung, dass für die Richtigkeit dieser (und der Bevölkerungs-) Zahlen „keine Gewähr besteht“.

Nur zur Gewinnung eines annähernden Maßstabes für die Beurtheilung der Bevölkerungsdichte verlohnt es sich, diesen Zahlen noch die folgenden über die Einwohnerzahl beizufügen.

Die eigenen Schätzungen der Siamesen geben 9,000.000 als die Einwohnerzahl von Siam an, wovon 6,000.000 dem eigentlichen Siam, der Rest den siamesischen Laos-Gebieten zugesprochen wird.

Dipl. Statist. Jahrbuch: „Schätzungen schwanken zwischen $5^1/_2$ und 8 Millionen“.

Hübners statist. Tabellen: Schätzung 5,750.000, worunter:
2,000.000 Siamesen,
2,000.000 Laotsen,
1,000.000 Chinesen,
750.000 Malaien;

ebenso Réclus (a. a. O.) 5,750.000, Hellwald (a. a. O.) 6,300.000; Scherzer (1872) gibt dieselben großen Zahlen, wie Hübner (1888 u. 89), bezüglich der Siamesen, Chinesen, Malayen; hingegen nur 1,000.000 Laotsen und dann noch 500.000 Kambodjaner, 50.000 Pegnaner (Burmanen), 50.000 Karings, Xongs, Lawas (Laoten) und andere freie Bergstämme.

[1]) Der gebräuchliche Name *Laos* ist aus *Lowas* entstanden, wie die Angehörigen dieses Volkes sich selbst nennen; allerdings ziehen sie vor, sich gleich den Siamesen den Namen *Thai*, „die Herrlichen“ (nach anderer Version „die Freien“), zu geben. Von den Burmanen werden sie *Schau* genannt (woraus der Name Siam entstanden sein mag; bei den Chinesen heißen sie *Lolos*. (Hellwald, „*Die Erde und ihre Völker*“. II, 531.)

So weitgehend diese Differenzen auch sein mögen, sie zeigen doch mit Bestimmtheit die wichtigen Thatsachen, dass das Land kaum 8 Einwohner auf dem Quadrat-Kilometer zu erhalten hat, und dass die Chinesen einen sehr bedeutenden Bruchtheil der Bevölkerung ausmachen. —

Siam liegt seiner ganzen Ausdehnung nach im Bereiche der tropischen Zone; die Nordgrenze erreicht ebensowenig den Wendekreis, als die Südgrenze den Äquator.

Aus dieser Lage und aus der fruchtbaren Beschaffenheit des durchwegs vorherrschenden Alluvialbodens, zusammengehalten mit der ausgiebigen Bewässerung durch weitverzweigte Wasseradern und mächtige tropische Niederschläge, ergibt sich die außerordentliche Fruchtbarkeit des Landes.

Der Menam, »die Mutter der Gewässer«, ist ein Spender der Fruchtbarkeit für das Land. Die alljährlichen Überschwemmungen bringen reiche Reisernten hervor, welche nicht nur die Bedürfnisse der eigenen Bevölkerung an diesem Hauptnahrungsmittel reichlich decken, sondern — trotzdem, dass kaum ein Viertheil des fruchtbaren Landes dem Anbau unterzogen ist — auch noch bedeutende Überschüsse für den Export übrig lassen. Tropische Früchte, wie *Mangosteens*, Ananas, Orangen, *Mango*, *Durian* u. s. w., gedeihen in großer Menge und sind von der vortrefflichsten Beschaffenheit; das Zuckerrohr lieferte einst reiche Erträgnisse. Die waldreichen Theile des Landes liefern das wertvolle Teakholz, das röthliche *Sampanholz*, das poröse und wohlriechende *Aquila-* (*Agila-* oder Aloë-) Holz, sowie Sandelholz; dazu kömmt Terpentin, verschiedene wertvolle Harze, Pfeffer, Cardamomen, Kaffee, Tabak, Baumwolle, Indigo u. s. w.

Von der außerordentlich reichen Thierwelt des Landes haben die Bewohner Siams die zum Dienste der Menschen geeigneten Gattungen, vom Elefanten bis zum Hunde, sich nutzbar zu machen gewusst; auch hier ist Überfluss vorhanden; die nördlichen Theile des Landes, wo reiche, ausgedehnte Weidegründe bestehen, exportiren Rinder, Pferde und Elefanten nach Burmah, und im Süden, wo Rindvieh und Büffel beim Reisanbau in umfassender Weise verwendet werden, bilden gleichwohl diese Thiere zugleich auch einen bedeutenden, jährlich an Wert zunehmenden Exportartikel.

Auch an wertvollen Mineralien ist Siam reich; und Dr. Karl Andrée[1]) bemerkt, »das Mineralreich könnte in Siam eine unerschöpfliche Ausbeute geben«. Zinn wird in den Provinzen Xalang (Salanga, s. sp.), Xaiyá, Xumphon, Rapri, Pak-Phrik gewonnen; Gold kömmt an sehr vielen Stellen vor, besonders in der Provinz Xumphon, wo es königliche Goldgruben im Bang-Taphangebirge gibt. Auch Eisen, Kupfer, Zink, Blei und Antimon fehlen nicht.

An allen diesen Metallen, sowie an den nutzbaren Producten, welche der Boden von Siam willig hergibt, könnte die Ausbeute eine weit größere sein, als dies bis jetzt der Fall ist. Dazu wäre aber vor allem eine weitergehende energische Steigerung der Betriebsamkeit der eingeborenen siamesischen Bevölkerung nothwendig, als sie bisher unter der Regierung des fortschrittsfreundlichen Königs und jener seines erleuchteten Vorgängers — des ersten Begründers einer besseren Ära in Siam — wahrnehmbar geworden ist. Einer solchen Steigerung in rapiderem, dem Pulsschlage des Jahrhundertes besser entsprechendem Tempo, stehen aber leider natürliche Eigenschaften der

---

[1]) Geogr. des Welthandels, II, 398.

Siamesen, und nicht minder gewisse überkommene sociale und staatliche Einrichtungen, Anschanungen, Sitten und Gewohnheiten vorläufig wesentlich hindernd im Wege. »Die siamesische Race ist von kleiner, kurzknochiger Statur«, schreibt Karl von Scherzer (1872)[1], »durch den ausschließlichen Genuss von Reis, Obst und Fischen muskelarm, und infolge des heißen Klimas träge und indolent. Wenig tüchtig zur Arbeit, ungebildet und speculationsunfähig, bekümmert sich der Siamese nur um die Herbeischaffung der täglichen Nahrung, höchstens um die Erwerbung kleiner Luxusgegenstände, sowie um die Befriedigung seiner leidenschaftlichen Spiellust. Aus diesem Grunde konnten die Siamesen die Concurrenz der chinesischen Einwanderung nicht bestehen, vielmehr wurden sie von den Chinesen in großartiger Weise überflügelt, so dass heute fast der ganze Handel, die Manipulation der Staatseinnahmen, ein großer Theil der Reiscultur, die Zucker- und Pfefferpflanzungen, überhaupt alles, was in der Wirtschaft Capital, Arbeit und Speculation erheischt, in die Hände der Chinesen übergegangen ist, welche sich dermalen in dem fast monopolartigen Besitze all dieser Vortheile befinden.«

In der That ist die Theilnahme an dem Aufschwunge in productiver und commerzieller Beziehung, welcher unter der Regierungszeit des jetzigen Königs und seines Vorgängers ermöglicht wurde und unverkennbar platzgegriffen hat, rücksichtlich der hiebei entfalteten Thätigkeit, der geleisteten Arbeit, zu weit größerem Theile dem landesfremden Elemente, nämlich der eingewanderten chinesischen Bevölkerung, als den eigentlichen siamesischen Landeskindern zuzuschreiben. In meisterhafter Weise stellt Coutts Trotter Siamesen und eingewanderte Chinesen in folgender Weise gegeneinander: »*In character the Siamese are mild, patient, and submissive to authority. They are hospitable to strangers, and to the poor; quarrels, violent crimes, and suicide are rare. But they are idle and apathetic; much time is devoted to amusements, as festivals and processions, boat races, games, cock-and dog-fighting, and even combats between fish. The position of women is good, although girls can be sold as wives. — The Chinese population are energetic and indoustrious, but very independant, and sometimes give trouble, so that their increasing number and organisation through their secret societies, are a source of anxiety.*«

Schon aus dieser Gegenüberstellung der Siamesen und der eingewanderten Chinesen geht hervor, dass die erstgenannten mit ihrer Milde, Geduld und zur Beschaulichkeit hinneigenden Trägheit bessere Buddhisten sind, als ihre chinesischen Concurrenten. Es kann aber auch thatsächlich der Buddhismus, welcher nirgends eine solche intensive Ausbildung erlangt hat, als eben in Siam, auch mit zu den Hindernissen gezählt werden, welche einem kräftigeren Aufschwunge des Volkes und des Landes entgegenstehen. »In Siam stehen Wissenschaft und Künste, Reichthum und Arbeit im Dienste dieses Cultus, welcher empfindlichen Einfluss auf den Hof, die höheren Stände und das Volk ausübt, und welcher durch zahlreiche Feiertage und lange Wallfahrten, sowie durch seine nach vielen tausenden zählenden Bettelmönche nicht allein das Volk von der Arbeit abzieht, sondern die Arbeit an und für sich geradezu verdammt, weil durch dieselbe die Seele der Beschaulichkeit entzogen wird«.

[1]) Die k. k. Expedition nach Ostasien 1868—1871. »*Fachmännische Berichte*«, herausgegeben von Dr. Karl Scherzer. Stuttgart 1872, J. Mayer.

Der Volksunterricht ist ausschließlich in den Händen der buddhistischen Priester; jeder einer besseren Familie angehörende Jüngling zieht sich nach erlangtem 20. Lebensjahre mindestens auf ein Jahr in klösterliche Beschaulichkeit und Zucht zurück; scholastische Dissidenzen sind nichts seltenes, aber die höchsten Gesellschaftskreise sind es, die sich daran am lebhaftesten interessiren; der letztverstorbene König Phra Mongkut, der vor seiner Thronbesteigung durch viele Jahre dem Priesterstande angehört hatte, trat persönlich als Reformator auf. Seine Schule, *Dhammayut* genannt, legt den Hauptwert auf Befolgung der stricten canonischen Observanz, und drängt die Beschaulichkeit in den Hintergrund; die ältere oder vornehmlich beschauliche Schule, *Phra Maha Nikai*, theilt sich ihrerseits wieder in zwei Hauptrichtungen, von welchen die eine der selbständigen Meditation, die andere dem Studium der heiligen Schriften den Vorzug einräumt. Wenn nun auch von competenter Seite behauptet wird, dass die breiten Schichten des siamesischen Volkes im allgemeinen der religiösen Indifferenz zuneigen sollen, so steht doch zweifellos fest, dass dieser etwa bestehenden Indifferenz gegen die Religion eine lebhafte Anhänglichkeit an den Cultus mit allen seinen vielfältigen und zum Theile die Sinne fesselnden Äußerlichkeiten gegenübersteht, und auch alle jene Gebote des Cultus willig und allgemein befolgt und ausgeübt werden, welche der thätigen Arbeit, dem materiellen Emporstreben, und zum Theile auch den einfachsten Forderungen der Gesundheitspflege u. s. w. widersprechen.

Ein weiteres Hindernis in der vollen Entfaltung der Arbeitsfähigkeit der Bevölkerung liegt in dem Bestehen des Institutes der Sclaverei. Siam hat zweierlei Sclaven; die eine Kategorie, Kriegsgefangene und deren Abkömmlinge, Laotsen, Kambodjaner, Peguaner und Malaien, dienen dem Könige, Würdenträgern und hohen Personen, und sind im strengsten Sinne des Wortes Leibeigene. Die andere Kategorie sind die sogenannten Schuldsclaven. Diese leider sehr zahlreichen Hörigen sind zahlungsunfähige Schuldner oder deren nahe Verwandte, welche auf Grund richterlichen Urtheils dem Gläubiger statt des schuldigen Geldes ihre Arbeitskraft, und zwar auf so lange Zeit, bis die Schuld abgetragen ist, zur Verfügung stellen müssen. Was die Sclaven der ersten Art anbetrifft, so ist eben im jetzigen Jahre ein bedeutsamer Wendepunkt eingetreten. Der König[1]) hat bald nach seiner im jugendlichen Alter von 15 Jahren erfolgten Thronbesteigung ein Gesetz erlassen, welchem zufolge fortan alle in der Sclaverei Geborenen, sobald sie das 20. Lebensjahr erreicht haben würden, die Freiheit unbedingt erlangen sollten. Nach einer gewissen Zahl von Jahren wird es also gar keine eigentlichen oder Erbsclaven mehr in Siam geben. Dieses Gesetz fand zur Zeit, zu welcher es erlassen wurde, mehr Beachtung im europäischen Auslande — wo es mit Recht

[1]) König Somdetch Phra Paraminder Maha Chulalongkorn, geb. 21. September 1853, succedirte seinem Vater, dem in jeder Beziehung wohlthätigen Reformen zugeneigten Könige Somdetch Phra Paraminder Maha Mongkut, am 1. October 1868. Der Abschluss des Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen Siam und unserer Monarchie war der erste größere Staatsact äußerer Politik, welcher an den jungen, damals (Mai 1869) noch nicht sechzehnjährigen König herantrat.

Die in Siam von Alters her bestandene Würde eines zweiten Königes ursprünglich in der Absicht geschaffen, dem nächsten Thronagnaten und Thronerben die Wahl durch die Barone des Reiches im Voraus zu sichern, besteht seit allerneuester Zeit nicht mehr.

als sprechender Beweis der humanen und dem Fortschritte huldigenden Anschauungsweise des jungen Königs aufgefasst wurde — als in Siam selbst, wo man infolge des allen Orientalen mehr oder weniger eigenen Zuges der Indolenz, es sehr wenig der Mühe wert fand, sich mit einer Verordnung zu befassen, welche erst nach Verlauf von zwanzig Jahren ins Leben zu treten beginnen sollte. Die Betheiligten, durch Verlust ihrer Sclaven an ihrem Vermögen oder von sonstiger Einbuße Bedrohten dachten wohl auch, dass zwanzig Jahre eine lange Zeit seien; wer könne wissen, was bishin alles noch geschehen werde — und überhaupt, kömmt Zeit, kommt Rath. — Nun ist aber der Zeitpunkt da, wo die ersten von der Wohlthat des erwähnten Befreiungsgesetzes Betroffenen das zwanzigste Lebensjahr erreicht haben und ihre Rechte auf unbedingte Befreiung geltend machen. — Ein englischer Consularbericht constatirt, dass die Gerichte, bei welchen Klagen auf Freilassung angebracht wurden, ausnahmslos ihre Schuldigkeit thaten, auch wenn sehr hohe Personen die Geklagten, und durch die auf Freilassung lautenden Wahrsprüche Getroffenen waren; der König wachte persönlich über die rücksichtslose Wahrung des Gesetzes. „*The judges, supported by the king, have remained firm, and much credit is due to His Majesty in this matter.*“

Die Angelegenheit der Aufhebung der Sclaverei hat auch in Siam nicht verfehlt, dieselben leidenschaftlichen Urtheile und entstellenden Darstellungen wachzurufen, wie diese so tief eingreifende Frage an anderen Orten und zu anderen Zeiten es gleichfalls vermocht hat; man kann in verschiedenen Werken über Siam und in Reisebeschreibungen u. s. w. lesen, „dass die Sclaverei dort Dank der Fürsorge des erleuchteten Königs gänzlich abgeschafft sei“; an anderen Orten kann man mit eben solcher Bestimmtheit den Ausspruch finden: „dass alle auf die Abschaffung der Sclaverei in Siam bezugnehmenden Regierungsmaßregeln lediglich auf den günstigen Eindruck bei den Fremden berechnete, nicht zur Ausführung bestimmte, todte Buchstaben bleibende Gesetze sind“. Die Wahrheit liegt hier, wie stets und überall, in der Mitte. Consul Gould schrieb an den Marquis von Salisbury (12. Juli 1888): „*On the subject of slavery there has been much misrepresentation on both sides; that slavery still exists is true; and it is also true, that the king has done and is doing, what he can, to bring about a better system. The problem is an extremly difficult one, and it is unreasonable and useless to expect the sudden abolition of a custom, so deeply engrafted into the national system. It is however equally unreasonable and more hurtful to the real interests of the country, to exalt the wise and worthy measures already taken into a complete triumph over an enemy, that can not be destroyed at once, but who can be weakened by being recognised in his true colours.*“

Zweifellos wird das allmähliche Verschwinden der Hörigkeit in Siam auch auf die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse rückwirken; denn nur der freie Mensch, der für sich und die Seinigen arbeitet, wird zum Fleiße, zur Thätigkeit und zur Emsigkeit gedrängt, und aus dem Fleiße der Gesammtheit entstehen dann jene wirtschaftlichen Güter, welche den Reichthum der Nationen und Staaten bilden; während die Hörigkeit überall, wo sie bestand oder unter der einen oder anderen Form noch besteht, „die Landwirtschaft zur Stabilität verurtheilt und höchstens den Bedarf des unmittelbaren Consumtionsgebietes und seiner nächsten Umgebung befriedigt, aber

nie den Bedürfnissen des Exportes und des allgemeinen Verkehres genügen kann«. (Scherzer.) Erst ein gewisser Überfluss an den materiellen Gütern des Lebens ist aber imstande, bei den Menschen einerseits die Möglichkeit, andererseits auch den Drang nach höherer Gesittung zu schaffen.

Im Zusammenhange mit der Frage der Aufhebung der Hörigkeit steht jene der Aufhebung der staatlichen Frohndienstverpflichtungen, und Ersatz derselben durch entsprechende Steuern an Geld. Eine competente Stimme, jene des englischen Consuls E. H. Fronch, lässt sich (1886) dahin vernehmen, es seien diese Frohnlasten die wirksamste Handhabe zur Bedrückung des Volkes durch gewissenlose Beamte [1]; ja selbst auf den Fortschritt in der Bodencultur, durch eingewanderte Chinesen, wirke es ungünstig ein, dass man in Siam beinahe nur Sclaven- und Frohnarbeit kenne, und der fleißige und betriebsame, aber sich unabhängig fühlende Chinese in diesem Arbeitssysteme keinen ihm zusagenden Platz findet [2]).

Die Berührung mit den Völkern des Westens kann auf die Dauer nicht verfehlen, einen gewissen Grad von Recipirung abendländischer Cultur auch bei den Siamesen hervorzurufen; allerdings ist bisher erst ein vergleichsweise sehr kurzer Zeitraum verflossen, seit diese Berührungen einigermaßen innigere geworden sind. Die Beziehungen zu den Portugiesen, welche im 16. Jahrhunderte (vom Jahre 1511 ab) nach der Eroberung Malaccas durch Albuquerque statthatten, haben im siamesischen Länderreiche keine anderen Spuren hinterlassen, als die heute noch dort bestehenden Traditionen über portugiesische Macht und Größe; die Berührungen mit den Holländern im 17. Jahrhunderte waren keine nachhaltigen; die Engländer, welche es unter König Jakob I. dazu gebracht hatten, dass ceremoniös-freundschaftliche Briefe zwischen diesem Monarchen und dem Könige von Siam gewechselt wurden, hatten später sehr unter der Eifersucht ihrer eigenen Landsleute von der ostindischen Compagnie zu leiden, und das Ende der von letzterer Seite hervorgerufenen Zwistigkeiten war die Vertreibung der Engländer von ihrer Factorei zu Ayuthia, der alten Hauptstadt des Landes (1688). Die

---

[1]) *The abolition of the system of corvée, which weighs very heavily on the people, would be a boon of infinite benefit to the country. It is not only that the service lawfully due is heavy, but the opportunity for imposing vexatious and severe labour, with a view to receiving a bribe for dispensing with it, is eagerly taken advantage of by unscrupulous officials. A poll tax of reasonable amount would probably bring in a greater sum to the Royal revenues, and would bear but lightly on the people. There is reason to believe that the Siamese officials are, as regards the more enligthened among them, aware of the disadvantages of the corvée system.* Dass es dem bestwollendon, energischen Könige noch nicht gelungen ist, einen durchwegs integren Beamtenstand zu schaffen, geht auch aus Klagen über das Vorgehen der Zollbeamten hervor: »*In conclusion, I desire to call attention to the unsatisfactory way in which the customs duties, both export and import, are collected. This has been, and continues to be, a source of just complaint. Some merchants pay their duties in full; whereas others are enabled to evade payment of a large portion of the dues, and are thus able to compete unfairly with the honest trader.*« (Consul Gould an den Marq. von Salisbury, 15. Juli 1887.)

[2]) *It is to be regretted that, seeing the large amount of fertile land lying ready for cultivation, the Chinese immigrants do not take up agricultural pursuits. A few of them, however, do engage in agriculture. The Siamese are so accustomed to the employment of slave labour that they do not at all understand the idea of hired servants, and do not care to employ Chinese; while the Chinese, on the other hand, not being accustomed to slavery, will not enter into it, but prefer to be hired servants, receiving regular pay.* (Consul French, 8. April 1886.)

Erwerbung der Insel Penang (*Pulo Penang*) in' der Malacca-Straße von Seite der Engländer, ohne dass der suzeräne Fürst von Quedah, welcher diese Insel den Engländern cedirte, vom Könige von Siam hiezu autorisirt gewesen wäre, trug begreiflicherweise nicht dazu bei, die Siamesen den Engländern freundlicher zu stimmen; und wirklich führten auch die Missionen, welche England zur Anbahnung geregelter Handelsbeziehungen zu Siam in der ersten Hälfte dieses Jahrhundertes aussandte, zu sehr geringen Resultaten. So die Mission Crawford 1822, Burney 1826 und Brooke 1850. Erst dem Sir John Bowring gelang es im Jahre 1856, einen Friedens-, Freundschafts- und Handelsvertrag mit Siam zustande zu bringen, einen Vertrag, auf welchem die jetzigen ungestörten Beziehungen des europäischen Handels zu Siam basiren, da die anderen europäischen Staaten dem Beispiele Englands folgten, und nacheinander mit Siam Verträge eingingen, welchen der von Sir John Bowring abgeschlossene Vertrag zugrunde gelegt wurde.

Diese Verträge stipulirten volle Handelsfreiheit, bestimmten Zölle, gestatteten aber allerdings vorläufig die Sesshaftmachung Fremder nur in Bangkok, der kaum ein Jahrhundert lang bestehenden neuen Hauptstadt des Reiches, in dieser Eigenschaft Nachfolgerin von Ayuthia, welches im Jahre 1767 von den siegreichen feindlichen Burmanen zerstört worden ist. In der neuen Hauptstadt aber, welche dem Meere viel näher liegt, als Ayuthia, concentrirt sich nicht allein das staatliche Getriebe des siamesischen Reiches, sondern in ganz eminenter Weise auch der ganze Außenhandel von Siam, soweit derselbe an die See gewiesen ist. Beinahe alle unsere Kriegsschiffe, welche seit dem Jahre 1869, nach Abschluss des Handels- und Schifffahrtsvertrages mit Siam, in die ostasiatische Station entsendet worden sind, haben demnach auch die Hauptstadt Siams, Bangkok, oder richtiger gesagt die Rhede von Paknam, vor der Mündung des Menam, besucht, und wir wollen uns deshalb nach den vorstehenden kurzen, allgemeinen Bemerkungen über Siam und die Siamesen der Beschreibung dieser Rhede und der Hauptstadt, sowie der Besprechung der Handels- und Schiffahrtsverhältnisse daselbst, ohne weitere Abschweifungen zuwenden.

---

## 2. Bangkok.

*NAUTILUS (Rhede von Paknam): 15. bis 25. März 1885.*

---

Die Tiefenverhältnisse auf der Barre des Menam lassen es nur für Schiffe geringeren Tiefganges thunlich werden, in den Menam selbst einzulaufen: ist die Barre passirt, so bietet dieser Fluss dann allerdings genügende Tiefen und praktikable Fahrwasser für die Schiffe, welche bis nach Bangkok, der Hauptstadt des Königreiches Siam vordringen wollen.

Auf der Rhede, außerhalb der Flussbarre, ankert man je nach der Jahreszeit auf verschiedenen Ankerplätzen; NAUTILUS fand den für den herrschenden SW-Monsun angegebenen Ankerplatz als völlig geeignet; das Schiff lag hier in $5^1/_2$ Faden schlammigen Grundes, wobei sich zwei Scheckel Kette als ausreichender Ausstich erwiesen. Ein auf der Barre situirtes Leuchtfeuer ist in einem hölzernen, auf Pfählen erbauten Hause untergebracht. Von diesem Leuchthause aus wird semaphorischer und telephonischer Verkehr zu dem mit dem Leuchtfeuer von Paknam vereinigten Telegraphenamte im gleichnamigen Orte an der Flussmündung des Menam unterhalten; von hier werden endlich die Depeschen über Ankunft von Schiffen u. dgl. nach Bangkok weiter telegraphirt.

Die Fahrt über die Barre bietet für Schiffe, deren Tiefgang diese Fahrt überhaupt zulässt, keine erheblichen Schwierigkeiten. Der hiebei einzuhaltende Weg ist durch die Öffnungen markirt, welche in den zahlreichen auf der Barre befindlichen „*Fishing stakes*“ bemerkbar sind. Die Seitenpfähle dieser *Fishing stakes* sind genügend hoch, um auch bei dem höchsten Wasserstande noch über den Wasserspiegel hervor sichtbar zu bleiben. Meistens tragen diese Endpfähle noch einen Strohwisch als besonderes Abzeichen.

Der niedrigste Wasserstand über der Barre wird in den Monaten März und April angetroffen. Nachdem ein systematisch eingerichteter Verkehr mit Dampfbooten und Lichterfahrzeugen zwischen der äußeren Rhede und Paknam, beziehungsweise Bangkok, noch nicht existirt, so behelfen sich Schiffe mittlerer Größe oft in der Art, dass sie auf der äußeren Rhede ihre Ladung soweit auf Lichterboote löschen, bis sie ihren Tiefgang auf das erforderliche Maß reducirt haben, worauf dann diese Lichterboote für die Fahrt über die Barre und dann weiter nach Bangkok in Schlepp genommen werden.

Für die Fahrt im Strome genügt es im allgemeinen, sich in der Mitte desselben zu halten, wo man genügend tiefes Fahrwasser findet. Schifffahrtshindernisse gibt es im unteren Menam keine; zufällig entstandene Hindernisse werden alsbald wieder beseitigt. So war z. B. zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS das mittlere Fahrwasser auf der Barre der Außenrhede durch eine gesunkene, mit Steinen beladene Dschunke verunklart. Es wurden ohne Zeitversäumnis die Arbeiten begonnen, um dies Hindernis zu beseitigen, und bei Nacht führte dasselbe ein gut bemerkliches rothes Licht als Warnungszeichen.

Das in den Menam einlaufende Schiff kömmt auf der Fahrt bis nach Bangkok, zwischen den mit der herrlichsten Tropenvegetation bewachsenen Ufern hindurchfahrend, an zwei kleinen Ortschaften vorbei; zuerst an Paknam, in nächster Nähe der Strommündung, von welchem Orte auch die Rhede ihren Namen entlehnt; später, nachdem die weite, schleifenartig nach Osten gebogene Strecke des Menam durchschifft ist, und man etwa zwei Drittheile der zurückzulegenden Stromstrecke hinter sich hat, erblickt man Paklat, welcher Ort jetzt durch eine Kunststraße, *Chawen Krung* genannt, mit Bangkok in Verbindung steht.

Im Strome vor Bangkok angelangt, ankert man mit einem oder zwei Ankern; im letzteren Falle ist es gerathen, den Kettenwarrel anzuwenden, da die Flutströmung noch weit über Bangkok hinaus sehr regelmäßig fühlbar wird. Die Anlegetreppen, welche sich beinahe an jedem der unmittelbar an dem Flusse gelegenen Häuser vorfinden, sowie ein überaus reiches, hier vorhandenes Material an Flottanten verschiedener Arten und aller Größen erleichtern den Verkehr zwischen den Schiffen und dem Lande für Personen und Waren. Zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS lagen in Bangkok selbst, im Flusse zwanzig Segelschiffe, meist Barkschiffe, vor Anker; nur drei größere Segelschiffe mussten, sowie der NAUTILUS selbst, auf der Rhede bleiben. Diese Schiffe, sowie jene großen Dampfer, welche unter der Insel Ko-si-chang ankern, löschten ihre Ladungen auf Dschunken von etwa 100 *t* Tragfähigkeit, welche die eingenommenen Waren nach Bangkok weiterführten.

Ungemein lebhaft ist der Bootsverkehr auf dem Menam; im Bereiche der Stadt selbst ist der Fluss die Hauptverkehrsader, und ein Netz von Flussarmen und Canälen können als die vornehmlichsten Communicationen im Innern der Stadt angesehen wurden; es gibt demnach auch kaum ein Haus, welches nicht über ein oder mehrere Boote für den Dienst seiner Insassen verfügen würde. Man sieht Boote von allen Größen; von winzigen, kaum für die Aufnahme einer einzigen Person den genügenden Raum bietenden *Sampans* an, bis zu den überaus langen, mit sechzig und mehr schaufelartigen Handrudern fortbewegten Staatsbooten, deren sich hohe Würdenträger bedienen.

Der mächtige Menam und die zahlreichen in denselben mündenden Quercanäle, bilden das Skelet der Metropole des siamesischen Reiches, Bangkok. Diesen Namen, welcher beiläufig „Olivendorf" bedeutet, hat die große und volkreiche [1]) Stadt von dem ärmlichen Dörfchen übernommen, das einst an

[1]) Die Angaben über die Bevölkerungszahl sind sehr schwankende; Smith's *Siam Directory* für das Jahr 1885 gibt 300.000, die *Chronicle and Directory* für Ostasien 1887 350.000 Einwohner an — Zahlen, welchen der größte Wahrscheinlichkeitswert zukommt. Andere Schätzungen, unter anderen auch die in das „*Diplom.*

dieser Stelle stand; in der Zeit von kaum einem Jahrhunderte ist infolge des Aufgebens der alten Königs- und Hauptstadt *Ayuthia* (eigentlich: *Si Ayo-Thaya*) aus dem kleinen Olivendörfchen die größte Stadt zwischen Calcutta und Canton geworden. Der officielle Namen von *Ayuthia* ist übrigens auf Bangkok übergegangen, und in staatlichen oder amtlichen Schriftstücken wird Bangkok: *Si Ayuthia Maha*, »die große königliche Stadt der Engel« genannt.

Die Stadt wird wegen ihrer Anlage oft das »Venedig des Ostens« genannt, und — nicht mit Unrecht — als die »Stadt der Tempel« bezeichnet; diese sind auch wirklich in übergroßer Zahl in derselben vertreten, und bei der Annäherung an die Stadt gewährt das Funkeln und Flimmern der zahllosen, schlanken, meist reichvergoldeten Spitzen und Zinnen dieser Bauwerke einen eigenthümlichen und vielversprechenden Anblick [1]; aber man erkennt später, dass — nur wenige Ausnahmen abgerechnet — die Stadt eigentlich außer diesen Tempeln meist nur Hütten aufzuweisen hat.

Zu beiden Seiten des Flusses und seiner Arme und Canäle ziehen sich in endlosen Reihen die niederen, unansehnlichen Bambushütten hin, welche die Wohnstätten der ärmeren Bevölkerung bilden; theils ruhen diese Hütten auf Pfählen, theils sind sie auf Flößen erbaut, welche an Pfählen im Flusse vertäut liegen. Im südlichen Theile der Stadt, am linken Ufer des Flusses, sieht man wohl einige Gebäude, welche durch ihre Bauart sofort als die Wohnstätten der wenigen hier ansässigen Europäer erkannt werden können; aber im übrigen ist wenig da, was sich über den Charakter der Hütte oder des Häuschens erheben würde, abgesehen natürlich von der, einen abgesonderten Stadttheil bildenden königlichen Residenz, und jenen öffentlichen Bauwerken, welche dem nirgends so sehr wie hier ausgebreiteten und lebhaften buddhistischen Cultus zu dienen berufen sind.

Die königliche Residenz allein verfügt über compacte Häusermassen; alles übrige, selbst der sogenannte Bazar, welcher nicht auf Pfahlwerk, sondern auf festem Boden erbaut ist, macht keine Ausnahme von der allgemein hüttenartigen Beschaffenheit der Gebäude.

Der Bazar bildet eine gerade, schmale Straße von ungewöhnlicher Länge, und erstreckt sich von der Fremdenniederlassung bis zu der sogenannten Königsstadt. Im Bazar reiht sich Hütte an Hütte, jede nach der Vorderseite als Verkaufsladen eingerichtet, welcher in buntem Durcheinander den allerverschiedensten chinesischen, siamesischen und mitunter auch europäischen Kram enthält. Von Prachterzeugnissen orientalischer Kunst und Fertigkeit, wie sie in den Bazarstraßen der chinesischen und japanischen Hafenorte so reichlich zu finden sind, und die Kauflust des Fremden mächtig anregen, ist hier keine Spur zu entdecken. Im Gegentheile macht der langgestreckte Bazar, in welchem bis spät in die Nacht hinein ein lebhaftes Gewühle halbnackter Menschengestalten herrscht, einen ärmlichen, und in

---

*Stat. Jahrbuch«* aufgenommenen, gehen bis 600.000 Einwohner, was gewiss zu hoch ist, während die Angabe in Hübners statistischen Tabellen (1888) mit 255.000 Einwohnern wohl zu niedrig gegriffen sein dürfte.

[1] Elisée Réclus schreibt: »*De loin, la »Venise de Siam«, plus vaste et plus grandiose en apparence que celle de l'Italie, présente un tableau merveilleux: au dessus des eaux, des navires, des massifs de feuillage, se dressent les pyramides ouvragées des pagodes, toutes revêtues de mosaique brillant comme l'or au rayons du soleil. Sur le fleuve même, l'aspect de Bangkok n'est pas moins saisissant* .....«

keiner Richtnng angenehmen oder auch nur interessanten Eindruck auf den Besucher. Wo das Gedränge im Bazar ein lebhafteres ist, kann man sicher sein, in der Nähe eines der zahlreichen, in die Verkaufsbuden gleichsam eingestreuten Spielhäuser sich zu befinden; meistens sind es Chinesen, welche hier Spielhöllen aller Art halten; doch sind die Besucher dieser Quellen des Unglückes durchaus nicht Chinesen allein, die hier der ihnen eigenen Leidenschaft für das Hazardspiel fröhnen, sondern auch eingeborene Siamesen, die im Laster der Spielleidenschaft den Chinesen keineswegs nachstehen [1]).

Im Bazar drängt sich, wie meistens in den orientalischen Städten, dasjenige des Volkslebens zusammen, was man überhaupt zu sehen bekommen kann; es sind aber, wie schon angedeutet, keinerlei anmuthige oder in höherem Sinne interessante Bilder, welche der Bazar von Bangkok bietet. Der Besucher, welchem nur wenige Zeit für den Aufenthalt in dieser Stadt geboten ist — ein Fall der sich bei den Angehörigen eines Schiffsstabes stets wiederholt — verlässt demnach gewöhnlich nach kurzem flüchtigen Besuche den Bazar von Bangkok, und trachtet unter mehr oder minder kundiger Führung, einiges von den mitunter großartigen Bauwerken in Augenschein zu nehmen, welche dem religiösen Cultus gewidmet sind, und ihr Dasein sowie die Mittel zu ihrer prunkvollen Einrichtung und Erhaltung dem ganz außerordentlich gläubigen und opferwilligen Sinne der buddhistischen Bevölkerung verdanken.

In der That sind und bleiben die zahlreichen Tempel — *Whats* — dasjenige, was als die größte, und mit wenigen Ausnahmen als die einzige Sehenswürdigkeit von Bangkok bezeichnet werden kann; die Anlage derselben weist allerdings eine gewisse Gleichförmigkeit auf, und es besteht der Unterschied zwischen den einzelnen *Whats* zumeist nur in der verschiedenen Größe; aber im Prunk und Reichthum, welchen ihre innere Ausstattung entfaltet, überbietet wirklich der eine den anderen. Bekannt ist auch der Zug der buddhistischen Sculptur, in den Dimensionen die Kolossalität anzustreben. Im großen und ganzen stellen sich die meisten Tempel als weitläufige rechteckige Gebäude dar, umgeben von einer oder auch mehreren Umfassungsmauern; längs dieser Mauer laufen Säulenhallen, deren Wände mit Fresken reich bemalt sind. Den Gegenstand dieser malerischen Darstellungen bilden meist buddhistische Allegorien; doch hat der Künstler, wie Fregattenkapitän Spetzler bemerkt, hie und da wohl auch humoristischen Anwandlungen freien Lauf lassen dürfen, denn man begegnet nicht allzuselten komischen Darstellungen der menschlichen Figur in den abenteuerlichsten Kleidungen, die meistens unverkennbar den altfränkischen oder holländischen Typus aufweisen. In gleicher Weise lässt mitunter der Bildhauer seiner Laune die Zügel schießen; nebst zahllosen Buddhastatuen, bei denen oft die ins un-

[1]) Die Spielwuth der Siamesen wird von einem Kenner der Verhältnisse Siams, und von Bangkok insbesondere, als die Hauptursache bezeichnet, welche das Fortbestehen der Halbsclaverei (Schuldsclaverei) zur Folge hat, und der Verwirklichung der humanen Absichten des Königs, für vollständige Aufhebung der Leibeigenschaft, am nachhaltigsten entgegenwirkt. »*Much remains to be done to remove the reproach of slavery from the kingdom, and any measures taken should include a mitigation of the severity of the law of debt, without which the nominal abolition of slavery will really leave things very much as they were....... .. It is to be regretted that no measures are taken to cheque gambling, the most fruitful source of debt-slavery. The Governement at present do everything they can to encourage gambling, for the sake of the profits of the farm.....* (Consul Gould an den Marquis von Salisbury, 12. Juli 1888.)

gemessene gehende Wiederholung der genau gleichen Figur in ein und demselben Raume auffällt, findet man die abenteuerlichsten Thiergestalten und Phantasiegebilde wiedergegeben. Aber auch unter den Statuen und Statuetten fehlt oft der humoristische Einschlag nicht.

In den Ecken der Vorhöfe der Tempel, sowie auch in den Tempeln selbst, ebenso häufig aber auch außerhalb der Tempel, als selbständiges Bau- oder Kunstwerk, begegnet man den eigenthümlichen *Pratschedis*, runden, kegelförmig emporstrebenden Thürmen oder Thürmchen, mit äußerst schlanker Spitze, welche man vielleicht am besten als eine Art von Votivaltären bezeichnen würde, wenn nicht das Merkmal des Altars, die zur Darbringung eines Opfers bestimmte tischähnliche Platte, in diesen Gebilden einer auf frommen und lebhaften Glauben fußenden Kunst vollkommen fehlen würde. Immer zeichnen sich die *Pratschedis* durch reichen ornamentalen Schmuck aus; Glas und Thonmosaik ist reichlich angewendet, und die Bemerkung drängt sich dem Beschauer auf, dass trotz der steten Wiederkehr desselben zum Schmucke verwendeten Motivs, dennoch nie eine herabstimmende Monotonie in unangenehmer Weise auffällig wird.

Das eigentliche Tempelgebäude, bedeckt von einem drei- bis vierfachen Dache mit geschwungenen Firsten, und reich verzierten Giebeln, die letzteren meist mit Hörnern, Flügeln u. dgl. geschmückt, ist beinahe immer von einem Säulengange umgeben. Die Außenwände strotzen von Gold und Musiv; die Fenster und Thüren zeigen ebenfalls schwere Vergoldungen und vielfach auch eingelegte Perlmutterarbeit.

Im Inneren des Tempels ist das Sanctuarium womöglich noch reicher behandelt; Glas, Thon und Goldmusiv werden da zu den schönsten Dessins vereinigt; hier findet man prachtvolle Fresken, legendäre Motive behandelnd. In der Mitte dieses Sanctuariums findet sich der Altar, oft auch eine riesige Buddhastatue, stets von allegorischen Sculpturen umgeben. —

Unter den Tempeln, welche Fregattenkapitän Spetzler selbst zu besuchen Gelegenheit hatte, erwähnt er den *What Dzen*, denselben, dessen Namen man manchmal auch *What Dschang* oder *Tschang* geschrieben findet — ein Bauwerk, welches namentlich wegen seines imposanten Thurmes — für sich allein *Phrapau* genannt — nicht nur jedem Besucher Bangkoks schon von Ferne in die Augen fällt, sondern auch durch ganz besonderen Reichthum an Pavillons, Statuen, *Pratschedis* u. s. w., sämmtlich in prachtvoller Ausstattung, sich vor manchen anderen seinesgleichen auszeichnet.

Der erwähnte Thurm hat eine Höhe, welche Fregattenkapitän Spetzler als 300′ übersteigend angibt, und ist das größte Baudenkmal Siams; der Grundriss des Baues ist ein Quadrat mit eingezogenen Seiten, weshalb man auch öfters eine achteckige Basis des Thurmes angegeben findet; sich allmählich verengend, steigt eine Gallerie des mächtigen Baues über die andere empor, jede einzelne anscheinend von den verschiedensten mythischen Thieren und Dämonen getragen; die zahlreichen Nischen mit allegorischen Figuren besetzt, die Felder, Kanten, Ecken, Cannelirungen u. s. w. dicht mit Mosaik aus Thonmusiv und Muschelschalen besetzt. Von seiner halben Höhe aus steigt nun der Thurm mit stärker eingezogenen Seiten beinahe senkrecht an, und es schließt dieser steile Mittelbau, dessen einzelne Absätze in derselben Art gehalten sind, wie die früher beschriebenen Gallerien des Sockels, mit vier kleinen Thürmchen. Aus den Nischen dieser Thürmchen strecken dreiköpfige Elefanten ihre mächtigen Rüssel hervor, ein Detail des Baues, von welchem

die landläufige Bezeichnung des Thurmes als Elefantenpagode herstammt. Zwischen den erwähnten vier Thürmchen endlich beginnt die völlig senkrechte, cannelirte, im Querschnitt runde und sich nach oben kuppelförmig abwölbende Thurmspitze aufzusteigen.

Der ganze Thurm ist massiv aus Backsteinen erbaut; trotz der massigen Theile des sich stets in ununterbrochener Folge wiederholenden Motives, macht der ganze Bau einen geradezu zierlichen Eindruck. An den vier äußeren Ecken des Sockels erheben sich kleinere Thürme von ähnlicher Gestalt wie der Hauptbau; zwischen diesen Thürmchen und dem Hauptbau finden sich die zahlreichen früher erwähnten Pavillons eingestreut.

Der nach europäischen Kunstbegriffen höchst eigenthümliche Widerspruch, zwischen den Dimensionen des imposanten Baues, und dem Materiale, aus welchem derselbe sowie der figurale und ornamentale Schmuck desselben hergestellt sind, wird von manchen Besuchern und Beschreibern des „Elefantenthurmes“ eingehender gewürdigt. So z. B. schreibt Karl Bock[1]): „Der berühmte Tempel, hoch über das niedere Häusermeer Bangkoks emporragend, gleicht, vom Menam aus gesehen, einem großen köstlichen Kunstwerke, zu dessen äußeren Schmucke schöne Steinmetzarbeit, zarte Malerei und Mosaik, unzählige kostbare Steine verwendet worden sind. Das gewaltige Bauwerk erhebt sich Stock um Stock, Absatz um Absatz, Linie um Linie, allmählich in schön abgestuften Linien abnehmend, zu seinem krummlinigen Gipfel. Von weitem gesehen, scheint zartes Steingewebe, mit funkelnden Gemmen ausgeputzt, in kühnem Aufbau zu folgen, die gebrochene achteckige Form des Tempels erkennen lassend, während jede wichtige Unterbrechung der Umrisslinie des Baues, Reihe um Reihe durch Zinnen verschiedener Art hervorgehoben ist. Die Verzierungen, in Hochrelief gearbeitet, ragen weit hervor, und heben sich infolge der hellen Beleuchtung mit wunderbarer Deutlichkeit von den dunklen Schatten der weit zurücktretenden Theile ab....... Untersuchen wir diesen Bau von so gewaltigem Eindrucke eingehend, so erstaunen wir, dass derartiges mit dem angewendeten Material erreicht werden konnte; anderseits müssen wir darüber lächeln, dass derartiges Material jemals zu solchem Zwecke Verwendung gefunden hat. Die Hauptmasse des Gebäudes besteht aus Ziegelsteinen: die Zieraten sind zusammengesetzt aus den Stücken zerbrochener Teller, Gläser, Tassen und Schalen, kurz jeder Art von zerbrochener Töpfereiware, untermischt mit der gewöhnlichen Porzellanschnecke, welche zu vielen Tausenden in das Ziegelwerk eingemauert, und zu den Gestalten der Lotosblume, ungeheuerlichen Schutzengeln und anderen Figuren zusammengesetzt ist. Nur die erstaunliche Unverschämtheit — man verzeihe den Ausdruck — mit welcher der Gedanke solchen Stoff zu Verzierungen zu benützen verwirklicht worden ist, und die Kühnheit, mit welcher die Figuren und Blumen im Hochrelief, manche sogar freistehend ausgeführt worden sind, befreien das Gebäude von dem Vorwurfe, nur Flitterstaat zu sein.“ Vielleicht ist dieses Urtheil doch ein zu strenges; das angewendete Material, in seiner Einfachheit, lässt vielleicht ein noch gerechtfertigteres Staunen darüber zu, dass die siamesischen Künstler es dennoch verstanden, so große Wirkungen mit demselben hervorzubringen. Unwillkürlich wird man bei solchen Reflexionen an die wunderbaren Hervorbringungen erinnert, welche der unvergleichliche Künstler-

[1]) „Im Reiche der weißen Elefanten“.

humor bei den Wiener sogenannten *Gschnas*festen zu schaffen versteht, wobei mit dem unglaublichsten Materiale wahrhafte Kunstgebilde entstehen, die an rein künstlerischem Wert deshalb doch nicht geringer anzuschlagen sind, weil sie nicht auf Dauer berechnet worden. —

Dem Elefantenthurme kommt an Interesse das *What Poh* zunächst, welcher Tempel hauptsächlich durch die in seinem Inneren befindliche Kolossalfigur Buddhas berühmt ist. Der große Religionsstifter ist in liegender Stellung abgebildet; die über 150′ lange Figur liegt auf der rechten Seite, und stützt das Haupt in die hohle Hand. Die ganze Kolossalfigur ist massiv vergoldet. Als der schönste Theil der Statue wird die eingelegte Perlmutterarbeit gerühmt, welche sich an den Fußsohlen der Statue vorfindet. Die kolossale Größe der liegenden Figur schadet übrigens dem Eindrucke, den sie hervorzubringen vermag; es ist schlechterdings nicht möglich, einen Überblick des liegenden Körpers zu gewinnen, und es dauert nach dem Eintritte in den Tempel immer längere Zeit, bis man sich soweit orientirt hat, um die menschliche Contour der vergoldeten Masse zu entwirren, die das Innere des geräumigen Tempels sozusagen gänzlich ausfüllt. Dazu kommt noch, dass die inneren Wände des Tempels gleichfalls reich mit Gold ornamentirt sind, und gleichsam drückend wirken und selbstverständlich ein richtiges Hervortreten der Contouren der Statuen behindern.

An das Gebäude des *What Poh* schließen sich umfangreiche, sonderbar eingerichtete Gärten an; da gibt es Fischteiche, einen Krokodilteich, in welchem das geheiligte Reptil von der siamesischen Jugend gefüttert, aber oft auch in nicht zu ehrerbietiger Weise geneckt und geplagt wird; wunderlich geformte Granitfelsen, zu Schweinen, Drachen und anderen stets ungeheuerlichen Thieren geformt; eine große Anzahl kleiner *Pratschedis*; viele missgestaltete kleine Bäume; eine Reihe bedeckter Säulengänge, welche stets von zahlreichen Priestern bevölkert sind, die in der Nähe ihre klosterartigen Aufenthaltsorte haben. —

Ein kleinerer Tempel ist das *What Siket*, in Mitte eines großen Complexes von Priesterwohnungen gelegen; man besucht diesen Tempel hauptsächlich wegen des hohen, in seiner Nähe gelegenen, zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS noch unvollendeten *Phrapan*, eines kolossalen *Pratschedis*, von dessen Gipfel man eine noch vollkommenere Übersicht der Stadt Bangkok gewinnen soll, als von dem höchst erreichbaren Punkte der Elefantenpagode. —

In geringer Entfernung von dem *What Siket* befinden sich die für die Vornahme der Leichenverbrennungen bestimmten Hallen, sowie das weitläufige, den höchsten Abscheu und Ekel erregende Feld, auf welchem die Leichen derjenigen, für welche die Hinterbliebenen die Kosten der Verbrennung nicht bezahlen können oder wollen, unter freiem Himmel der Verwesung und der Zerfleischung durch Aasvögel, Hunde u. s. w. preisgegeben werden [1]. —

Die königliche Residenz, auch Königsstadt genannt, bildet einen weitläufigen Complex größerer und kleinerer Gebäude, in ihrer Gesammtheit von einer hohen cannelirten Mauer eingefasst. Außer dem eigentlichen königlichen Palaste und dessen Dependenzen und Nebengebäuden, findet man in

[1] Die Überlassung des todten menschlichen Körpers an die Thiere, gilt übrigens als verdienstlich, und auch reiche Leute bestimmen oft testamentarisch, dass ihr Körper oder einzelne Glieder desselben auf das Leichenfeld gebracht werden sollen.

dieser *Enceinte* alle Gebäude, welche zum Hofstaate oder der Regiernng gehören. Die königlichen Tempel, die Münze, das Mnsenm, die Ministerien, die Kasernen der Garden, die Wohngebäude für die zahllosen Diener und Sclaven, dann die Stallungen für die Pferde, und sowohl für die heiligen weißen, als für die Kriegs-Elefanten, befinden sich in der königlichen Residenz.

Der königliche Wohnpalast mit seinen hohen Bogenfenstern, mit der Säulenzierde der großen Freitreppe, ist unverkennbar in europäischem Geschmacke gehalten; bloß das doppelte Dach, mit seinen schlanken, in Spitzen auslaufenden Thürmen, die reiche Vergoldung der Giebel, und die in der Anordnnng der färhigen Ziegel angewendete Ornamentik, erinnert an siamesische Bauweise.

Die Vorhalle des Palastes ist in elegantester Weise mit Waffen und Trophäen geschmückt. Von dieser Vorhalle führt ein mächtiger Säulengang zu den Appartements des Königs; in diesem Sänlengange sind zahlreiche Büsten und Ölportraits europäischer Souveräne, sowie solche von Vorfahren des jetzt regierenden Königs zn sehen.

In den Empfangsränmen des Königs weist nichts daranf hin, dass man sich im fernen Osten hefindet; Bilder, Statnen, Möhel, Teppiche — alles zeigt europäische Formen und ist aller Wahrscheinlichkeit nach wirklich europäisches Erzeugnis.

Die beiden vornehmsten Tempel in der königlichen Residenz sind das *What Maha Phrasat*, welcher Tempel als Krönungstempel hezeichnet wird, und *What Phrakeo*, auch der Tempel der Kleinodien genannt. Der Anblick des letztgenannten Tempels überwältigt den Besucher durch die überaus reiche Pracht des ans Goldmosaik hestehenden Schmnckes der äußeren Wände; doch wird diese Pracht womöglich noch durch die Ausstattung übertroffen, welche das Innere des Tempels zeigt. Hier ist es eine wnndervolle Ornamentik, welche den größten Effect erzielt, und es ist die sternförmige Anordnung von Spiegelsplittern in Goldgrund, welche auf den Fremden den größten Eindrnck macht. Der Hauptaltar ist ans Jaspis, mit Gold und Edelsteinen geschmückt, und von einer Buddha-Fignr überragt.

Vor diesem Tempel der Kleinodien findet man einen Thnrm in der Form eines *Pratschedis*, das Dach des Tempels an Höhe weit überragend, vom Fuße his znr Spitze mit Goldmnsiv verkleidet; das Innere dieses Thurmes enthält wieder ein *Pratschedi*, gänzlich mit echtem Golde überkleidet; das Innere des Gewölhes stellt den Himmel dar, und ans den Wolken sehen viele hunderte kleiner Bnddha-Statuen hervor.

Die zahlreichen anderen Gebäude, welche man noch innerhalh der Enceinte der königlichen Residenz erblickt, dienen untergeordneteren Zwecken; selbst die einfacheren nnter ihnen zeichnen sich noch immer anf das vortheilhafteste vor den ärmlichen Hüttenwerken ans, ans welchen der größte Theil der eigentlichen Stadt Bangkok besteht; ehenso verhält es sich mit der hier angetroffenen Reinlichkeit; manche andere Vorzüge sind ehenfalls nnr auf die königliche Residenz und deren nächste Umgebnng heschränkt. So z. B. die nächtliche Belenchtnng, mit welcher es in dem ganzen Stadtgebiete sehr dürftig nnd ärmlich hestellt ist. Nur die königliche Residenz und die nächsten, derselhen nnmittelhar anliegenden Straßen, sind mit Gas in genügender Weise heleuchtet. —

Die sanitären Verhältnisse der Stadt sind, wenn man vieles in Rücksicht zieht, welches auf dieselben in der ungünstigsten Weise Einfluss zu nehmen geeignet ist, keine besondere schlechten. Eine der wichtigsten Angelegenheiten z. B., die Wasserversorgung, liegt nach europäischen Begriffen völlig im Argen, da die Stadt mit Ausnahme einiger weniger Cisternen nur auf filtrirtes Wasser aus dem Menam angewiesen ist; die herrschenden Gebräuche bei der Bestattung der Todten, welche es mit sich bringen, dass Leichname viele Monate hindurch in der nächsten Nähe der Wohnhäuser, ja, in diesen selbst, der Verwesung unterliegen, bevor es zu deren Verbrennung kömmt; die enge Anlage der Straßen, die unsauberen Wohnungen, die Lage der Stadt in niedrigem Alluvialterrain und zum Theile auf dem Flusse selbst, sind gewiss lauter Thatsachen, welche es vollkommen begreiflich erscheinen lassen würden, wenn Bangkok, in tropischem Klima gelegen, als eine stete Quelle aller nur erdenklichen Seuchen bekannt wäre. Doch scheint dem nicht so zu sein; nach den Mittheilungen wenigstens, welche Fregattenkapitän Spetzler von den in Bangkok lebenden Europäern über die Sanitätsverhältnisse der Stadt erhielt, kann man diese letzteren keineswegs als sehr ungünstige bezeichnen. Die häufigsten Erkrankungen sollen jene an Malariafieber sein; dabei heißt es, dass jene Fälle der Malariaerkrankungen, welche in Bangkok selbst ihren Ursprung haben, im allgemeinen ziemlich milde verlaufen, während im Inneren des Landes die schwersten perniciösen Formen durchaus nicht zu den Seltenheiten gehören, sondern eher die Regel bilden. In der heißen Jahreszeit sind sowohl Dysenterie als auch die Cholera endemisch; aber auch diese Krankheiten treten in relativer Milde auf, und man versicherte dem Fregattenkapitän Spetzler, dass schon seit Jahren keine dieser beiden Krankheiten die Gestaltung einer Epidemie angenommen habe. Eine sehr große Verbreitung sollen die syphilitischen Krankheiten, unter den Eingeborenen sowohl als unter den Fremden, erlangt haben. Es wird behauptet, dass die Eingeborenen von diesen Krankheiten viel leichter geheilt werden, als die Fremden; während die ersteren meist nur von leichten Varianten befallen werden, die sogar oft spontan heilen, treten bei den Europäern die schwierigsten Complicationen ein, welche allen angewendeten Heilmitteln energischen Widerstand leisten. —

Öffentliche Heilanstalten bestehen bisher in Bangkok nicht. Es ist aber kaum daran zu zweifeln, dass die Regierungszeit des in jeder Beziehung dem civilisatorischen Fortschritte huldigenden jetzigen Königs von Siam nicht vorüber gehen wird, ohne dass für die Schaffung eines öffentlichen Krankenhauses Sorge getragen werden würde. —

Die civilisatorischen Bestrebungen des Königs, welcher in seinem fünfzehnten Lebensjahre — 1868 — zur Regierung gelangte, äußern sich schon jetzt in mancher auch für den Fremden unverkennbaren Weise; demjenigen, welcher nur einen flüchtigen, wenige Tage währenden Besuch der Hauptstadt von Siam widmen kann, offenbart sich die dem Fortschritte huldigende Gesinnung des Königs zunächst in der außerordentlichen Freundlichkeit, mit welcher nicht allein der Hof und die staatlichen Würdenträger, sondern auch der König persönlich, dem Fremden entgegenkommen. Das Interesse für europäische Einrichtungen ist in allen höheren Kreisen Siams ein unverkennbares, und nicht allein auf die Außenseite der Dinge gerichtetes. Dabei versteht man es, die Dienste der ins Land gezogenen Fremden zu benützen, ohne in überstürzender Weise vorzugehen oder nationale Empfindlichkeit der Ein-

geborenen zu sehr zu verletzen. Die große Zahl von Prinzen, über welche das königliche Haus verfügt, macht es möglich, die meisten Zweige der öffentlichen Verwaltung durch solche hochgestellte, dem Throne mehr oder minder nahestehende Personen leiten zu lassen; bei diesen finden die europäischen Reformatoren und Organisatoren die entsprechende Stütze, und es wird zugleich erreicht, dass der Eingeborene in dem Fremden keinen ihm aufgedrungenen Vorgesetzten, sondern nur einen Gehilfen oder Diener desjenigen eingeborenen hohen Herrn erblickt, dem man von Geburt an nur Unterwürfigkeit und Gehorsam zu schulden gewöhnt ist. Selbst in gewissen Äußerlichkeiten weiß man das nationale Gefühl hochzuhalten; est ist z. B. eine wiederholt bemerkte Thatsache, dass der König bei den von ihm ertheilten Audienzen sich nur der Form halber eines englischen Dolmetsches bedient, und bei diesen Audienzen ausschließlich die siamesische Landessprache spricht, obschon er für seine Person des Englischen vollständig mächtig ist. Ebenso wird im Ceremoniell nur langsam und unmerklich von den Formen abgegangen, welche noch vor nicht langer Zeit für Europäer schwer zu ertragen, aber von der Landesetikette vorgeschrieben waren; auch hier zeigt sich das Bestreben, den Fremden entgegenkommend zu sein, ohne die nationalen Empfindlichkeiten wachzurufen.

Für den Fremden ist das Augenfälligste von dem bis jetzt in Siam nach europäischem Zuschnitte Eingeführten die zumeist von italienischen und dänischen Officieren herangebildete Armee, oder wenigstens jener Theil derselben, welchen man in Bangkok, der Hauptstadt, zu sehen bekömmt. Den Gesetzen des Landes zufolge, ist seit jeher jeder männliche Unterthan zur Leistung von Kriegsdiensten verpflichtet, und die allgemeine Wehrpflicht gehört also nicht zu den Einrichtungen, welche die Siamesen erst von den Europäern zu übernehmen gebraucht hätten; aber allerdings wird nur ein sehr kleiner Theil der Bevölkerung zu militärischen Diensten wirklich herangezogen. Werbungsbeamte durchreisen das Land, und suchen nach ihrem eigenen Gutdünken die erforderliche Anzahl kräftiger junger Leute für den Dienst im Heere aus. Es wäre richtiger gesagt, für den Dienst des Königs; denn zu gleicher Zeit und durch dieselben Beamten werden jene Leute ausgewählt, welche zu anderen königlichen Diensten am Hofe, für die Ställe, Küchen, Gärten u. s. w. benöthigt werden.

Das stehende Heer hat keine große Stärke; im ganzen mögen es an 3000 Mann sein[1]), welche, in europäischer Weise equipirt und eingeübt, in Bangkok unter den Waffen stehen. Diese geringe Stärke der präsenten Armee steht im Einklange mit der herrschenden Anschauung, dass die Staatsgewalt — mit dem königlichen Hofe als identisch anzusehen — keinerlei Angriffe von außen zu besorgen hat. Auch gegenüber den Fremden, mit welchen man übrigens in jeder Beziehung auf gutem Fuße zu stehen sucht und zu bleiben weiß, hat man keine Besorgnisse, denn schon die natürliche Lage der Hauptstadt bewahrt dieselbe vor jedem Angriffe durch größere Schiffe und durch bedeutendere Machtmittel überhaupt.

Gegen 40 Meilen stromaufwärts der Mündung des Menam gelegen, ist Bangkok nur auf diesem Flusse von der See aus zu erreichen, da jede wie

[1]) Nach dem »*Diplom. statist. Jahrbuch*« für 1889 besteht die siamesische Armee jetzt aus 12.000 Mann, die von europäischen Officieren eingeübt sind. Dazu 600 Mann Garde und 300 Reiter.

immer geartete andere Communication von irgend welchem Belange vollständig fehlt; diesen Fluss aber können nur kleinere Schiffe befahren, welche die Barre desselben passiren können. Diese Barre bildet also nicht ausschließlich ein Communicationshindernis, sondern sie kann zugleich als der wirksamste natürliche Schutz der Hauptstadt angesehen werden. Es scheint, dass man sich über diese Thatsache, d. h. über den defensiven Wert der Barre vollkommen klar ist; wenigstens hat man das Project einer Capitalistengesellschaft, einen auch für die größeren Schiffe fahrbaren Canal durch die Barre herzustellen, einfach abschlägig beschieden.

Gegen die Annäherung kleinerer Kriegsschiffe, welche die Barre passiren können, falls man Ursache hätte, deren Fahrt Menamaufwärts gegen Bangkok sich verbieten zu wollen, hat man unweit der Flussmündung ein kleines Fort erbaut, welches zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS mit sechs kleinen aber modernen Geschützen und einer Gatling-Mitrailleuse bewehrt war; letztere war auf einem Signal- oder sogenannten Militärmaste installirt.

Andere Werke, welche den Fluss in seinem Laufe bis Bangkok beherrschen würden, bestehen nicht; ebenso ist die Stadt selbst in keiner Weise und nach keiner Richtung hin befestigt. Einzig und allein die Königsstadt kann als eine Art von befestigtem Punkte gelten, da sie, wie schon erwähnt, ringsum von einer Mauer eingeschlossen ist; diese Mauer hat an 4 *m* durchschnittlicher Höhe und zeigt hie und da einen kleinen, thurmartigen Ausbau, welcher ein oder mehrere leichte Geschütze trägt. Die Garnison ist nicht innerhalb dieser die königliche Residenz umschließenden Umwallung kasernirt; wohl aber liegen die Kasernen in unmittelbarer Nähe der Königsstadt, so dass man die Truppen allerdings nöthigenfalls ohne jeden Zeitverlust in die Residenz verlegen könnte.

Die Armee besteht mit Ausnahme der wenigen Instructionsofficiere — fünf zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS — durchaus aus eingeborenen Siamesen. Die Grundlage aller militärischen Tugenden, der kriegerische Muth, soll den Siamesen in vollkommen ausreichendem Maße eigen sein, wovon in den früheren Kriegen mit den Nachbarstaaten Burmah (*Pegu*) Cambodja u. s. w. genügende Proben abgelegt worden sind. Die nächstwichtige Eigenschaft, die militärische Subordination, ist bei den Angehörigen eines Volkes leicht zu erzielen, welches durch Jahrhunderte hindurch gewöhnt worden ist, jedem Höheren eine beinahe sclavische Unterwürfigkeit entgegenzubringen.

»Wenn auch dem Auge des europäischen Militärs« — schreibt Fregattenkapitän Spetzler — »manches Detail in der Adjustirung und selbst an dem Exercitium sonderbar, ja mitunter komisch erscheinen mag, so muss doch, wenn man den gebürenden Maßstab bei der Beurtheilung anlegt, die Haltung und das Aussehen der Truppen, wie wir sie gelegentlich der vor dem König in unserer Gegenwart erfolgten Ausrückung der Truppen zu beobachten Gelegenheit hatten, vorzüglich genannt werden.« (Siehe Seite 33.)

Über die Eintheilung der permanent aufgestellten Truppen gibt Fregattenkapitän Spetzler die folgenden Details.

Infanterie. Vier Bataillone; Snider-Gewehr mit Haubajonnett. Weißer Waffenrock, blaue Pantalons mit weißen Passepoils, weißer Helm mit vergoldetem *Embleme*; keine Fußbekleidung.

Jägertruppe. Ein Bataillon; Carabiner mit Haubajonnett; brauner Rock, Zwilchhose, Helm wie die Infanterie; Schuhe.

Cavallerie. Eine Escadron Lanzenreiter; Carabiner, Säbel und Lanze mit weißen Fähnlein; rother Rock mit Verschnürung, dunkle Pantalons. Stiefel ohne Sporen.

Eine Escadron Kürassiere; Carabiner und Säbel. Dunkler Rock und Hose; Brust- und Rückenkürass, Helm aus Messingblech mit Kamm; keine Fußbekleidung.

Die Pferde der Cavallerie, anscheinend australischer Race, groß und von kräftigem Aussehen.

Artillerie. Zwei Batterien zu je vier Feldgeschützen, u. zw. 7 *cm* Krupp-Geschütze. Jedes Geschütz sammt Zubehör wird von acht Mann gezogen, welche Mannschaft zugleich die Bedienung des Geschützes zu besorgen hat; zu jedem Geschütze gehört aber außerdem ein Zug Infanterie als Bedeckungsmannschaft. Die Bewegungen und Aufmärsche der Artillerie geschehen mit aller wünschenswerten Schnelligkeit, und zeigen von Präcision. Die Kleidung der Artilleristen ist von dunkler Farbe mit rothen Verzierungen; der Helm ist weiß; Fußbekleidung fehlt.

Die königliche Yachttruppe hat die ausschließliche Bestimmung zur Bemannung der königlichen Yachten und der zahlreichen für den königlichen Dienst bestimmten Flussboote. Der gewöhnliche Anzug der Matrosen des königlichen Yachtcorps besteht aus weißen Matrosenhemden und Beinkleidern von der gleichen Farbe; der blaue Hemdkragen wird dicht unter dem Halse getragen; *Maglia* fehlt, ebenso wie die Fußbekleidung.

Innerhalb der königlichen Residenz sind noch einige kleine Truppentheile bequartiert, welche man als zum engeren Hofstaate, etwa zu den Garden rechnen könnte, und die gewissermaßen als die Überbleibsel der alten siamesischen Armee, wie sie vor deren Europäisirung bestanden haben mag, angesehen werden können. So z. B. das Elefantencorps, dann die eigentliche Leibgarde in nationalem, reichem Costüme, welche mit Bogen und Speer bewaffnet ist u. s. w.

Die gesammten früher aufgezählten Truppen bewohnen, wie erwähnt, eine große in unmittelbarer Nähe der königlichen Residenz liegende Kaserne. Die Einrichtung und Ausstattung dieses imposanten Steinbaues nennt Fregattenkapitän Spetzler eine für siamesische Verhältnisse überraschend reiche. Im Erdgeschoße des dreiflügeligen Gebäudes befinden sich die Küchen, dann die Proviantkammern, Montoursdepôts, der Waffensaal, die Pferdeställe und der Geschützschoppen. Ein Seitenhof enthält eine große gedeckte Reitschule; in einem anderen Nebenhofe sind große eiserne Bassins installirt, welche ihr Wasser durch eine aus dem Flusse hingeführte Leitung erhalten, und der Mannschaft zu jeder Tageszeit zur persönlichen Reinigung zur Verfügung stehen. Der große Hofraum, welcher von den drei Flügeln des Gebäudes eingeschlossen wird, dient als Exercirplatz. Im ersten Stockwerke der Hauptfront sind die Wohnungen, der Speisesaal und die Lesezimmer für die Officiere. Der übrige Raum des ersten Stockwerkes und der zweiten Etage nehmen die Wohnräumlichkeiten für die Mannschaft ein. Die Zimmer sind groß, luftig, meist weiß getüncht; die gedielten Fußböden sind durchwegs sehr rein gehalten. Etwa vierzig Mann sind immer in einem gemeinschaftlichen Zimmer untergebracht. An der Außenseite der Wohnzimmer laufen Corridors, welche zu den weitläufigen Treppen führen, die nach dem Hofe gehen. Jeder Mann hat sein eigenes Bett, eine Decke und eine Effectenkiste; die Waffen befinden sich in Schränken an den Seitenwänden der Zimmer.

Die Kaserne ist sowohl mit der königlichen Residenz, als mit der Signalstation bei *What Siket* in telephonischer Verbindung. Von der letzterwähnten Signalstation hat man völlig freie Aussicht auf die Stadt und deren nähere Umgebung; ein Truppenpiquet hält hier ununterbrochen Wache, und besorgt den Auslug- und Signaldienst. Selbstverständlich ist diese militärische Signalstation auch mit der königlichen Residenz in telephonischer Verbindung.

Gleichwie unter der Regierung des jetzigen Königs an die Schaffung eines europäisch geschulten und ausgerüsteten Landheeres geschritten worden ist, und beachtenswerte Erfolge in dieser Aufgabe bereits erzielt worden sind, ebenso wurde auf die Schaffung einer den Bedürfnissen des Landes entsprechenden Kriegsmarine Bedacht genommen. Der weiteren Entwicklung dieser letzteren Aufgabe stellen sich aber vor allem natürliche Verhältnisse entgegen, da die ganze sich beinahe über die volle Ausdehnung des siamesischen Golfes erstreckende Küste des großen Königreiches, einen einzigen halbwegs günstigen Hafen — die Bucht von Kah-li-chang — aufzuweisen hat. In dieser Bucht sind aber bisher noch gar keine militärisch-maritimen Etablissements gegründet worden, und so bildet eigentlich Bangkok, der Flusshafen der Residenzstadt, den einzigen Kriegshafen der siamesischen Flotte. Dieselbe ist deshalb nothgedrungenerweise bisher aus lauter kleineren Fahrzeugen zusammengesetzt, denen ihr geringerer Tiefgang das Passiren der Barre des Menam ermöglicht.

Chef der Flotte ist der Admiral *Praya Prapah Karawongo Voraout P'ahdee*. Die Commandanten der einzelnen Schiffe sind Ausländer, zumeist Deutsche und Engländer, die untergeordneten Officiere aber Siamesen. Die Mannschaft der Schiffe recrutirt sich zum größten Theile aus den Abkömmlingen ehemaliger Kriegsgefangener von den Laos-Stämmen, sowie solcher aus Cambodja und aus Pegu; es wäre von Interesse, die Ursache zu erforschen, aus welcher die eigentlichen Siamesen den Kriegsdienst zur See nicht ebenso wie jenen zu Lande durch Söhne freier, eingeborener Familien besorgen lassen. Die erwähnten fremden Abkömmlinge sollen sich zu recht brauchbaren Matrosen heranbilden lassen.

Gegenwärtig besteht die Kriegsmarine des siamesischen Reiches aus den folgenden Schiffen:

Ungedeckte Corvetten: SIAM SUPPORTER von 820 *t*, 10 Geschützen; SIAM MONGKUT von 800 *t* und 8 Geschützen.

Kanonenboote: CORONATION 280 *t*, 5 Geschütze; GUNBOAT Nr. I von 80 *t* und 2 Geschützen; APOLLO 90 *t* und 2 Geschütze; REGENT 450 *t*, 7 Geschütze; IMPREGNABLE 250 *t* und 5 Geschütze; ferners zählen zur Kriegsmarine die zehn königlichen Yachten: VESATRI, ANK' ARAT WORADET, ANH' ARATE RATANOT, MANEE-MAKH-KLAH, PRAP' AHT-UDOM-SAYAHAM, RAI-SING-SAU, SURIYAH-MONT' ON, RACHON CHOU-KÁDÉS, NARUBENDA-BUTREE und RABBEE. Schließlich noch vier kleinere Dampfboote.

Ein eigenes Arsenal besitzt die siamesische Flotte bisher noch nicht; die Schiffe der Kriegsmarine sind hinsichtlich ihrer Reparaturen auf die beschränkten Hilfsmittel angewiesen, welche die Privatindustrie der Hauptstadt bieten kann.

Von den technischen Etablissements, welche Bangkok aufzuweisen hat, sind es die *Bangkok Dock Company* und die *Siam Engine Works*, welche in dieser Richtung in Betracht kommen. Die Leistungsfähigkeit der *Siamese Engine Works* ist aber noch eine beschränkte, und die Flotte bleibt wohl für

noch längere Zeit bezüglich Neubauten und größerer Reparaturen auf das Ausland angewiesen.

Die anderen in der Stadt und deren Umgebung bestehenden technischen Etablissements sind ausschließlich Säge- und Reismühlen, welche den Hauptausfuhrartikeln des Landes, dem Holz und dem Reis, dienstbar sind. —

In Bangkok concentrirt sich der Handel des Königreiches Siam; sowohl die bedeutende Ausfuhr als die Einfuhr nehmen ihren Weg über diesen größten, bedeutendsten und nahezu einzigen Handelshafen des Landes.

Das hauptsächlichste Product, welches zur Ausfuhr gelangt, ist der Reis. Von der Qualität der Reisernte hängt zumeist der Erfolg der ganzen Handelsbewegung des Jahres ab. Der Reis, welchen die unabsehbaren Flächen des siamesischen Tieflandes hervorbringen, soll zwar in seiner Güte hinter dem ostindischen Producte zurückstehen, aber er ist bedeutend billiger als jenes, und eignet sich vorzüglich zur Destillation und zur Bereitung von Stärke. Um in diesen beiden letzterwähnten Richtungen benützt zu werden, wird er in großen Quantitäten auch nach Deutschland exportirt. Das in Bangkok zu den allerersten Firmen zählende Haus Markwald & Co., welchem Hause der k. u. k. Consularfunctionär, Herr Riechmann als Partner angehört, exportirte im Jahre 1885 allein an 25.000 *t* Reis mit glänzendem Nutzen. Dieses Handlungshaus besitzt eine eigene in der Nähe der Stadt gelegene Fabrik zum Enthülsen des Reises, welche Fabrik durch eine 400 pferdekräftige Maschine betrieben wird. In dieser Fabrik werden die Reishülsen zur Feuerung der Dampfkessel benützt, wofür die Roste der Kessel eigens eingerichtet sind. Die Maschine ist schottischer Provenienz; die Mahlsteine sind aus Cement[1]).

Dem Reis steht als Exportgegenstand, wie schon bemerkt, das wertvolle Teakholz zunächst. Dieses Holz gelangt sowohl in Balken als in Planken zur Verschiffung, und nimmt seinen Weg meistens nach Europa. Der größte Theil geht über England, doch beziehen in neuerer Zeit auch Frankreich und Deutschland ihren Bedarf meistens direct, also auch entsprechend billiger. Die mächtigen Stämme des Teakholzes werden zur wasserreichen Jahreszeit auf dem Menam nach Bangkok geschwemmt, und dort von den Exporteuren gekauft; vor der Verschiffung werden sie in den Sägemühlen zu Balken und Brettern verarbeitet. Beim Ankaufe der geflößten Stämme gilt es als die Hauptschwierigkeit, zwischen Verkäufer und Käufer ein befriedigendes Übereinkommen bezüglich der anzuwendenden Maße und der auf diese zu gründenden Preise zu erzielen.

Die Preise des Teakholzes unterliegen natürlicherweise gewissen Fluctuationen, wenn diese auch nicht so weitgehend sein sollen, als jene des Reises; aber Fregattenkapitän Spetzler glaubt den mittleren Preis eines Cubikfußes Teakholz loco Bangkok, frei an Bord gestellt, mit 75 Cents angeben zu können. Viel größere Unterschiede zeigen die für die Verschiffung des Teakholzes in den verschiedenen Jahren erzielten Frachtpreise; die Frachtgebür für Segelschiffe nach Europa war im Jahre 1884 durchschnittlich 4 £ per Tonne, im Jahre 1885 aber nur 50—60 sh.[2]). Nimmt das Schiff die Holz-

---

[1]) Außer dieser Reismühle bestehen gegenwärtig noch fünf ähnliche mit Dampf betriebene Etablissements zu Bangkok. (*Hong List for the far East 1888.*)

[2]) 1887: 47 sh. 6 d. — 50 sh.

fracht außerhalb der Menamharre an Bord, so wird an Fracht per Tonne gewöhnlich 10 sh. weniger bezahlt.

Der Gesammtwert der Ausfuhr von Bangkok im Jahre 1884 betrug nach einer vom Fregattenkapitän Spetzler eingesendeten officiellen Zusammenstellung der siamesischen Zollbehörde 11,194.572 mexikanische Dollars, eine Summe, welche eine ansehnliche Steigerung gegen die analoge Summe des Vorjahres darstellte, in welchem der Wert der gesammten Ausfuhr nur 9,207,709 mexikanische Dollars betragen hatte.

Bezüglich der Richtungen, welche diese Ausfuhrswerte genommen hatten, vertheilte sich die erstgenannte, für das Jahr 1884 geltende Summe, wie folgt:

| | | Waren im Werte von |
|---|---|---|
| Nach | Hongkong | 8,765.792 $ |
| " | Singapore | 5,535.642 " |
| " | chinesischen Häfen | 197.578 " |
| " | europäischen Häfen | 1,432.699 " |
| " | Saïgon und Java | 125.424 " |
| " | Bombay | 42.453 " |
| " | Mauritius und Manila | 20.500 " |
| " | Orten der siamesischen Küste | 74.484 " |

Die gesammten Posten der Tabelle hier wiederzugeben, aus welchen sich die Ausfuhr zusammensetzte, würde wohl einerseits zu weit führen, andererseits auch vielleicht die hier wünschenswerte allgemeine Übersicht erschweren; aber wir wollen im Nachfolgenden von den Hauptsummen diejenigen herausheben, welche die ansehnlichsten Werte repräsentiren. Es waren dies:

Reis. Gesammtwert 7,083.241 $; hievon nach Singapore für 3,461,185 $, nach Hongkong für 2,520.530 $, nach Europa für 1,023.874 $; — außerdem noch „*Broken Rice*" (Bruchreis) im Gesammtwerte von 40.042 $, zum größten Theile nach Hongkong, und „*Paddy*" (ungeschälter Reis) für 22.752 $, größtentheils nach Singapore.

Teakholz. *a*) in Balken: Gesammtwert 378.505 $, wovon für 271.413 $ nach Europa;

*b*) in Brettern: Gesammtwert 218.686 $, wovon für 114.904 $ nach Hongkong für 66.140 $ nach Europa.

Pfeffer. Gesammtwert 323.298 $; hievon nach Singapore für 200.705 $, nach Hongkong für 121.550 $, Europa 0.

Muscheln (*Dried Mussels*), Gesammtwert 176.810 $; wovon für 149.927 $ nach Hongkong.

Büffelhäute. Gesammtwert 170.514 $, wovon für 163.318 $ nach Singapore.

Zucker. Gesammtwert 124.228 $, wovon für 69.475 $ nach Singapore, für 29.172 $ nach Hongkong.

Vogelnester für 108.688 $, wovon nur für 75 $ nach Orten der siamesischen Küste, der ganze übrige Rest nach Hongkong.

Getrocknete Fische. Gesammtwert 118.066 $, wovon für 65.970 $ nach Singapore, für 50.187 $ nach Hongkong.

Gesalzene Fische. Gesammtwert 124.297 $, wovon für 89.003 $ nach Singapore, für 21.217 $ nach Java, für 14.077 $ nach Hongkong.

Rindvieh. 10.537 Stück im Gesammtwerte von 126.627 $, sämmtlich nach Singapore.

Zahlreiche andere Artikel gelangen in geringeren Wertsummen zur Ausfuhr; es sind dies weitaus zum größten Theile Naturproducte, wie z. B. verschiedene Nutz- und Werkhölzer, Früchte und Samen, Vieh, Elfenbein, Producte des Fischfanges und der Viehzucht u. s. w. Unter diesen bis jetzt nur in geringeren Wertmengen zum Export gelangenden Gegenständen seien Baumwolle (75.042 $) und Tabak (1872 $) erwähnt, welchen Producten vielleicht eine entwicklungsreichere Zukunft bevorsteht.

Die Einfuhr Siams, wie die Ausfuhr, durch die Einfuhr des Haupthafens Bangkok vollständig repräsentirt, zeigt naturgemäß den entgegengesetzten Charakter von der Ausfuhr. Während die letztere aus den Überschüssen besteht, welche Siam in seinen Naturproducten aufzuweisen hat, setzt sich die Einfuhr beinahe ausschließlich aus Erzeugnissen der verschiedensten Industrien zusammen, die sämmtlich in Siam noch fehlen. Sowie die Ausfuhr, ist auch die Einfuhr ihrem Werte nach im Steigen begriffen, und es ist also sowohl eine Steigerung der Productionsfähigkeit, als eine solche der im Lande bestehenden Kaufkraft und Kauflust bemerkbar.

Die officiellen Verzeichnisse über die Einfuhren nach Bangkok während des Jahres 1884 weisen eingeführte Wertmengen von der Totalsumme von 6,247.893 $ aus, gegen die analoge Summe von 5,167.459 $ im Jahre 1883.

Die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr und die derselben zukommenden Werte waren im Jahre 1884, nach den von Fregattenkapitän Spetzler eingesendeten officiellen Ausweisen des königlichen Zollamtes zu Bangkok, die folgenden:

| | Im Werte von |
|---|---|
| Weiße Shirtings | 474.632 $ |
| Graue „ | 304.975 „ |
| Bedruckte farbige Shirtings | 8.233 „ |
| Farbige Gewebe (*coloured piece goods*) | 54 004 „ |
| Türkischrother Stoff (*turkish red cloth*) | 23.957 „ |
| „*Long cloth*“ | 15.389 „ |
| Leinwand | 4.460 „ |
| Bedruckte Stoffe und Zitz | 80.892 „ |
| *Jaconet* und *Musselin* | 9.331 „ |
| *Madapollans* | 13.279 „ |
| *Cambric* | 23.875 „ |
| Verschiedene Gewebe (*Misc. piece goods*) | 180.095 „ |
| Wollware | 22.868 „ |
| *Chowls* [1]) | 552.316 „ |
| Weiße Twiste | 117.135 „ |
| Rothe „ | 100.815 „ |
| Bunte „ | 72.729 „ |

[1]) Mit dem Namen *Chowl*, einer Verballhornung des Wortes *Shawl* (möglicherweise wohl auch umgekehrt!) werden im ostindischen Handel Stoffstücke von circa 8' engl. Länge und 3½' Breite bezeichnet, welche in Siam den Hauptbestandtheil der Bekleidung beider Geschlechter bilden (*Sarong*, um die Hüften und Beine geschlagen). Die nach Siam eingeführten *Chowls* aus Baumwolle, von welchen hier oben die Rede ist, werden in Ahmedabad in Vorderindien gewebt und mittels Handarbeit gefärbt und bedruckt. Der lebhafte Glanz, welcher durch eine eigene Appretur diesen *Chowls* gegeben wird, macht sie bei den Siamesen besonders beliebt.

Auch seidene *Chowls*, aber natürlich in weit geringerer Menge, finden ihren Weg von Ostindien nach Siam.

| | Im Werthe von |
|---|---|
| Metallwaren | 63.618 $ |
| Messing- und Kupferwaren | 116.731 „ |
| Seiden-*Crêpe* | 169.384 „ |
| Opium | 400.393 „ |
| Blattgold | 390.673 „ |
| Zündhölzchen | 105.641 „ |
| Geistige Getränke | 254.884 „ |
| Petroleum | 223.377 „ |

Rücksichtlich der Herkunft der Gegenstände der Einfuhren werden (für das Jahr 1884) die folgenden Angaben, dem Werte nach, gemacht:

| | | |
|---|---|---|
| Von Singapore | für | 4,297.380 $ |
| „ Hongkong | „ | 1,631.719 „ |
| „ chinesischen Häfen | „ | 20.318 „ |
| „ europäischen u. amerikanischen Häfen | „ | 161.791 „ |
| „ Java | „ | 15.548 „ |
| „ der eigenen Küste | „ | 121.117 „ |

Diesen Theilzahlen kann noch weniger ein eigentlich orientirender Wert für die ursprüngliche Herkunft der Einfuhrswaren zugesprochen werden, als den früher gegebenen Daten über die Richtung der Ausfuhrswaren. —

Obwohl mit den bisher gegebenen Daten dasjenige erschöpft ist, was Fregattenkapitän Spetzler über die Handelsbewegung von Bangkok als das Resultat seiner an Ort und Stelle gepflogenen Nachforschungen geben konnte, glauben wir doch noch einige weiterreichende, größtentheils erst seither bekannt gewordene Daten anfügen zu sollen, weil der Besuch von Bangkok durch den genannten Commandanten S. M. Schiffes NAUTILUS im Frühjahre 1885 stattfand, und demnach nur die Ergebnisse der damals bereits abgeschlossenen Statistik des Jahres 1884 (beziehungsweise 1883) erlangt werden konnten, es aber für unsere Leser schon zu Zwecken des Vergleiches wünschenswert sein muss, die Hauptdaten über längere Zeiträume, und so nahe als möglich bis zur Gegenwart, überblicken zu können.

Zu diesem Behufe geben wir zunächst die Gesammt- und Hauptwerte der Aus- und Einfuhren wie folgt:

Gesammtwerte der Ausfuhren von Bangkok:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1865 [1] | 694.631 £ |
| „ „ 1869 [1] | 1,216.897 „ |
| „ „ 1884 [2] | 1,865.762 „ |
| „ „ 1885 [2] | 1,572.788 „ |
| „ „ 1886 [2] | 1,728.803 „ |
| „ „ 1887 [2] | 2,598.901 „ |

[1] Nach Scherzer, »*Ostasiatische Expedition*« (10 fl. = 1 £ gesetzt).

[2] Nach englischen Consularberichten. In diesen Berichten geschieht die Umrechnung auf Pfund Sterling nach den jährlichen Durchschnittswerten des Dollarcurses gegen Gold. Das Fallen der Silberwerte hat hier solche Berechnungscurse bis zur Relation von 6 Dollars = 1 £ bewirkt.

Über die Richtungen, welche diese Ausfuhrswerte nahmen, liegen für die drei letzten Jahre die folgenden Angaben vor:

| Nach | Im Jahre 1885 | 1886 | 1887 |
|---|---|---|---|
| Europa | 128.593 £ | 82.894 £ | 291.748 £ |
| Hongkong | 725.709 „ | 971.632 „ | 1,484.064 „ |
| Singapore | 646.425 „ | 583.629 „ | 754.449 „ |
| China | 20.488 „ | 37.585 „ | 36.552 „ |
| Siamesische Küste | 10.187 „ | 10.568 „ | 10.568 „ |
| Manila | 20.766 „ | 20.766 „ | 18.307 „ |
| Saïgon | 3.923 „ | 2.486 „ | 3.352 „ |
| Yokohama | ? | ? | 3.333 „ |
| Java | 8.325 „ | 8.298 „ | 2.500 „ |
| Bombay | 4.468 „ | 4.000 „ | 2.325 „ |
| Amerika | 3.900 „ | 3.904 „ | ? |
| Victoria[1] | ? | 5.500 „ | ? |

Wie schon früher bemerkt, wird die Höhe der jährlichen Ausfuhrswerte vor allem von der Reisernte beeinflusst. Die schlechte Reisernte 1884/85 hatte die unmittelbare Folge, dass die Gesammtausfuhrswerte im Jahre 1885 um 333.000 £ unter das Mittel des letztverflossenen zehnjährigen Zeitraumes (1874—1884) sanken.

Es verlohnt sich der Mühe, den nachstehenden Daten über den Reisexport im speciellen einige Aufmerksamkeit zu schenken.

Es gelangte zur Ausfuhr an Reis:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre 1885: | 3,648.615 *piculs* oder 217.179 *t*, im Werte von | 5,885.196 $ oder 980.866 £ |
| „ „ 1886: | 215.387 *t* im Werte von | 1,090.489 „ |
| „ „ 1887: | 402.046 *t* „ „ „ | 1,918.783 „ |

Die große Steigerung von 1886 auf 1887 ist nicht allein günstiger Ernte, sondern auch bedeutenden Zunahmen an dem bebauten Areale zuzuschreiben. Weitere Entwicklung in dieser Richtung ist noch in hohem Maße möglich. Im Jahre 1872 gab Scherzer das Verhältnis des bebauten Bodens mit einem Viertheile der ertragsfähigen Flächen an; die Ausfuhrsmengen an Reis in der Dekade 1860—1869 schwanken zwischen 1.4 und 2.6 Mill. *piculs*. Man sieht aus dem Zusammenhalte mit den oben gegebenen Zahlen, dass die Production, beziehungsweise die Ausfuhr an Reis, noch großer Steigerung fähig ist.

Beachtenswert sind auch die Ausfuhren an Teakholz. Diese betrugen:

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre 1885: | 15.238 *t* im Werte von | 95.348 £ |
| „ „ 1886: | 21.747 *t* „ „ „ | 115.497 „ |
| „ „ 1887: | 21.107 *t* „ „ „ | 101.659 „ |

In den anderen Hauptgegenständen der Ausfuhr erreichte man 1885 bis 1887 die folgenden Werte:

[1]) Vancouver, Britisch Nordamerika.

| | 1885 | 1886 | 1876 |
|---|---|---|---|
| Pfeffer .............. | 74.221 £ | 56.646 £ | 95.731 £ |
| Gesalzene Fische ..... | 15.656 „ | 22.462 „ | 15.630 „ |
| Getrocknete Fische .... | 43.563 „ | 38.914 „ | 17.180 „ |
| Schwalbennester ...... | ? | 24.008 „ | 49.589 „ |
| Büffelhäute .......... | ? | 27.078 „ | 38.501 „ |
| Sesamsamen ......... | 24.428 „ | 38.691 „ | 32.436 „ |
| Büffel und Rinder .... | 26.555 „ | 31.693 „ | 32.039 „ |
| Sampanholz ......... | 21.596 „ | 18.678 „ | 9.270 „ |

Die Ausfuhr von Rindvieh ist erst in den letzten Jahren in Aufschwung gekommen, und nimmt stetig zu, wie dies Consul Gould im Berichte über das Jahr 1887 ausdrücklich hervorhebt. Doch ist dieser Berichterstatter zu seinem Leidwesen gezwungen zu constatiren, dass die Ausfuhr in diesem Artikel, die sich allerdings recht lucrativ gestaltet, im ganzen und großen zu ihrer Basis den Diebstahl hat, und noch schmerzlicher muss es den Consul berühren — dessen Berichte die allen englischen amtlichen Rapporten eigene Offenheit und Ungeschminktheit nicht vermissen lassen — dass er die Händler, welche da bewusstermaßen mit gestohlenem Gute handeln, als britische Unterthanen und Schutzbefohlene bezeichnen muss. Die bezügliche Stelle des Berichtes (12. Juli 1888) lautet:

„*The export of cattle still continues to increase, being a very profitable business for the exporter. The trade, however, is not on a sound footing, almost all the animals exported being stolen from the unfortunate agriculturists of the country. The Siamese governement, moved by the volume of complaints from the countrymen, has now taken measures to endeavour to check the cattle-stealing, which was threatening to ruin the districts most exposed to the operations of the thieves. The latter are almost exclusively Siamese, while the recievers in Bangkok are nearly all British subjects, chiefly low-classed Hindoos.*“

Bemerkenswert ist auch die weiter folgende Stelle, welche das Verhalten der Behörden, und wieder, auch in dieser Sache, das wirksame Eingreifen des Königs zum Gegenstande hat. Es heißt nämlich wieder: „*The Siamese provincial authorities, with a few honourable exceptions, have hitherto found it more profitable to assist the agents of the recievers to obtain and carry off the required supplies, than to protect the people committed to their charge by the king. Now, however, his Majesty is said to have turned his attention to the very real grievances of the agriculturists, and the result has been that stringent orders have been passed for the inspection before export of the cattle, each head of which must now be furnished with a properly authenticated bill of sale. The efficient enforcement of these new regulations will probably cause a sudden diminution in the export, and may inflict considerable losses on some persons engaged in the trade; but the well known nature of the business prevents these persons from being entitled to much sympathy. There is doubtless room for a large honest trade in cattle, but it is only by the extinction of the present traffic in stolen animals that the respectable trade can be rendered possible.*“

Ob der lebhafte Ausfuhrhandel mit lebendem Vieh, welcher aus dem nördlicheren Siam auf dem Landwege nach Burmah stattfindet, auf ähnlicher Geschäftsgrundlage beruht, wie jener über Bangkok, ist uns unbekannt. Sicher

ist, dass Siam sehr reich an Rindvieh ist; im Innern des Landes, für den Ausfuhrhandel nach Burmah, stellt sich der Preis einer Kuh mit ihrem Kalbe auf etwa 6 Rupien (6 fl. ö. W. Silber). Verheerende Seuchen, wie eine solche z. B. im Jahre 1885 im nördlichen Theile der malaiechen Halbinsel eintrat, werden gleichwohl als große Calamität empfunden, da sie die Leute des Haupthilfsmittels für den Reisbau berauben.

Die Wichtigkeit, welche man eben wegen des Landbaues dem ausreichenden Besitze von Rindvieh beimisst, hatte die Folge, dass man die plötzliche Zunahme in der Ausfuhr von Rindvieh durchaus nicht mit günstigen Augen ansah, sondern befürchtete, dass das Land bald an Acker- und Tragthieren Mangel zu leiden anfangen werde.

Folgende Zahlen orientiren über die Zunahme der Ausfuhr an Rindvieh. Es wurden ausgeführt (über Bangkok allein):

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre 1881 | 5.681 | Stück |
| „ „ 1882 | 6.853 | „ |
| „ „ 1883 | 8.335 | „ |
| „ „ 1884 | 10.537 | „ |
| „ „ 1885 | 12.654 | „ |
| „ „ 1886 | 14.141 | „ |
| „ „ 1887 | 15.263 | „ |

Wenn wir uns nun in ähnlicher Weise mit den Einfuhren beschäftigen wollen, so finden wir das Folgende:

Ihre Gesammtwerte[1]) betrugen:

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre 1865 | 538.029 | £ |
| „ „ 1869 | 767.250 | „ |
| „ „ 1884 | 1,041.315 | „ |
| „ „ 1885 | 1,138.336 | „ |
| „ „ 1886 | 1,230.000 | „ |
| „ „ 1887 | 1,657.708 | „ |

Der unmittelbaren Provenienz nach vertheilten sich diese Werte in den letztangeführten drei Jahren wie folgt:

| Einfuhren von | Im Jahre 1885 | 1886 | 1887 |
|---|---|---|---|
| Europa | 45.994 £ | 29.567 £ | 14.653 £ |
| Hongkong | 293.435 „ | 341.314 „ | 453.919 „ |
| Singapore | 776.461 „ | 825.755 „ | 1,166.017 „ |
| China | 10.405 „ | 17.302 „ | 11.753 „ |
| Siamesische Küste | 11.610 „ | 16.847 „ | 11.295 „ |
| Java | 429 „ | — | — |

Sowie die Höhe der Exportwerte in directer Weise von der Ergiebigkeit der Reisernte abhängen, so ist dies mit den Importwerten in indirecter Weise der Fall; Verkaufsfähigkeit und Kaufkraft bedingen sich eben gegenseitig.

Die überwiegend erste Stelle unter den Importen nach Siam nehmen Baumwollmanufacte nebst Garnen ein; unter den übrigen Gegenständen der

[1]) Provenienz dieser Daten, und Reductionsschlüssel wie in der Anmerkung auf Seite 293.

Einfuhr erreichen die sogenannten *China goods* — Gegenstände chinesischer Industrie — und leider auch das Opium, die höchsten Werte.

Es erreichten an Einfuhrswert:

| | im Jahre 1885 | 1886 | 1887 |
|---|---|---|---|
| Baumwollmanufacte | 338.100 £ | 251.900 £ | 302.746 £ |
| Baumwollgarne | 53.800 „ | 39.100 „ | 40.956 „ |
| China goods | 77.200 „ | 72.000 „ | 72.000 „ |
| Opium | 75.100 „ | 62.500 „ | 78.423 „ |
| Petroleum | 30.900 „ | 45.900 „ | 35.969 „ |
| Juwelen | 25.000 „ | 45.800 „ | 38.708 „ |
| Zündhölzchen | 19.300 „ | 23.600 „ | 16.980 „ |
| Eisen, Stahl u. dgl. Waren | 16.000 „ | 21.300 „ | 20.822 „ |
| Geistige Getränke | 34.700 „ | 32.100 „ | 44.232 „ |
| Seidenwaren | 49.500 „ | 29.100 „ | 28 580 „ |

Bemerkenswert ist, dass Zucker, welcher früher einen Artikel der Ausfuhr aus Siam bildete, nunmehr dahin eingeführt zu werden beginnt. Die Werte der eingeführten Zuckermengen betrugen 1885: 2.600, 1886: 21.100, 1887: 16.154 £.

Siam soll ein sehr guter Markt für größere, wenn auch der Qualität nach minderwertige Diamanten sein.

Im allgemeinen wird bezüglich der europäischen Einfuhren nach Siam über Bangkok als ein Nachtheil die Thatsache bezeichnet, dass die Ware durch allzuviele Hände geht, bevor sie endlich den eigentlichen Consumenten erreicht. Der Erzeuger der Ware verkauft sie an den ersten Käufer, welcher dieselbe nach Singapore zu commissionsweisem Verkaufe schickt. Dort ersteht sie ein chinesischer Kaufmann, der nicht immer zugleich derjenige ist, welcher die Ware nach Bangkok verkauft. Hier geht die Ware in den Besitz eines siamesischen oder chinesischen Kaufmannes über, und wird mindestens noch einmal verkauft, bevor sie ihren Weg in das Innere des Landes findet, um en detail an den Mann gebracht zu werden. Der europäische Importhandel nach Siam könnte nur ansehnlich gewinnen, wenn die Zahl der die Ware vertheuernden Zwischenstufen im Verkaufe, vermindert werden würde. —

Für die Zukunft des europäischen Importes nach Siam ist als ein sehr ernster Concurrent Japan ins Auge zu fassen. Der k. u. k. Consul Kurtzhals schreibt hierüber in seinem Berichte über das Jahr 1887 [1]):

„Schon jetzt sind japanische Fabricate hier stark vertreten. So z. B. Zündhölzchen [2]); der Markt ist damit fast überschwemmt,

---

[1]) „*Jahresberichte der k. u. k. Consulatsbehörden*“ XVII, 235.

[2]) Die Zündwarenindustrie, und mit ihr der Export an Zündhölzchen macht in Japan — wie so vieles andere — bedeutende Fortschritte. Im Jahresberichte über das Jahr 1887 bemerkt Hauptmann v. Kreitner, Consul unserer Monarchie in Yokohama, dass die Ausfuhr von Zündhölzchen aus Japan nach China in steter Zunahme, und geeignet sei, den Import, welcher daselbst bisher aus derlei Ware österreichischer Provenienz bestand, ernstlich zu schädigen und zu gefährden. Er gibt für die drei letzten in seinem Berichte in Betracht gezogenen Jahre folgende Daten über diesen Export von Japan nach China:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 174.438 | Gros im Werte v. | 57.261 | *Yen* oder Doll. |
| „ „ 1886 | 1,204.327 | „ „ „ | „ 374.641 | „ „ „ |
| „ „ 1887 | 3,346.139 | „ „ „ | „ 933.203 | „ „ „ |

(*Jahresberichte der k. u. k. Consulatsbehörden*“ XVII, 222.)

und wenn auch diese japanische Imitation von schwedischen Zündhölzchen den besseren in Europa fabricirten Sorten durchaus nicht ebenbürtig ist, da sie namentlich während der Regenzeit fast gar nicht zum Brennen zu bringen ist, so ist sie doch für die trockene Jahreszeit gut genug, und verdrängt so selbst zeitweise die besten echten schwedischen Zündhölzchen, denn sie ist in erster Reihe viel billiger als die Ware, die man von Europa importiren kann. Auch Seife, Bier, sogar Wein ist von Japan verschiedentlich am Markte von Bangkok zu sehen.“

Nachdem die officiellen Verzeichnisse, welche die siamesische Regierung über die Einfuhr nach Bangkok ausgibt, wohl die Mengen und Werte der eingeführten Waren, aber bezüglich deren Provenienz nur die unmittelbare, nicht die ursprüngliche Herkunft berücksichtigen, ist es schwer, wenn nicht unmöglich, sich ein Urtheil über den Antheil zu bilden, welchen unsere vaterländische Industrie an der Einfuhr nach Siam bereits genommen hat. Fregattenkapitän Spetzler richtete natürlich dieser Frage seine besondere Aufmerksamkeit zu, konnte aber keinerlei befriedigende Auskunft erlangen. Selbst das k. u. k. Consulat war nicht in der Lage, in dieser Richtung auch nur annähernd bestimmte Werte anzugeben. Die Artikel österreichischer oder ungarischer Provenienz erscheinen in den Zollverzeichnissen als von Singapore kommend declarirt, und werden von den Detailhändlern Bangkoks in kleineren Quantitäten bezogen. Als jenes Handlungshaus, welches noch am meisten aus unserer Monarchie stammende Artikel führen soll, wurde dem Commandanten des NAUTILUS die Firma Falck und Beidek genannt; aber es wurde beigefügt, dass auch bei dieser Firma der Gesammtbetrag, welcher von derselben an Artikeln österreichischer oder ungarischer Provenienz in Bangkok umgesetzt werden dürfte, keinesfalls ein sehr bedeutender sein könne. Es sollte damit aber keineswegs gesagt werden, dass dieses ungünstige Verhältnis auch für alle Zukunft fortbestehen müsse; denn gar manche Artikel sind in Siam, *recte* Bangkok, sehr gut absatzfähig, in welchen die Industrie unseres Vaterlandes vollkommen imstande ist, die Concurrenz mit Erfolg aufzunehmen. Als solche Artikel bezeichnete man dem Fregattenkapitän Spetzler vornehmlich: Glaswaren, Ledergalanteriegegenstände, Rauchwaren, Schuhe, Farbendruckbilder und Bier. Von den ungarischen Weinen, mit welchen Versuche bereits gemacht worden, behauptete man, sie seien als zu schwer befunden worden.

„Es ist ungemein zu bedauern“, schreibt der k. u. k. Consul Kurtzhals in dem schon eben früher angeführten Jahresberichte, „dass auch im Jahre 1887 nur von einem höchst geringfügigen Umsatze von aus der Monarchie stammenden Artikeln zu berichten ist. Dieselben beschränken sich für den *en gros*-Handel fast nur auf hübsch aufgemachte, aber billige Glaswaren aus Böhmen, z. B. Blumenvasen, Gläser aller Art, Riechflacons u. s. w., und für den Detailhandel auf Zündhölzchen, Cigarrettenpapier, Meerschaum- und Bernstein-, sowie feine Lederwaren. Selbst das doch sonst überall so berühmte österreichische oder böhmische Bier, wie z. B. Liesinger, Pilsener, Dreher, findet man wohl in Privathäusern, aber nur selten zum Verkaufe hier; dagegen wird viel dänisches, Flensburger, dann in Deutschland, ja selbst in England gebrautes Pilsener und Münchener Bier hier verbraucht. Das echt englische Bier, wie *Ale*, *Porter*, *Stout*, ist fast ganz verdrängt worden. Da sich in Java und Australien die Industrieartikel der Monarchie einer immer größeren Aufmerksamkeit erfreuen, so ist, da diese Länder ja nicht so weit

ab von Siam liegen, zu hoffen, dass man zuhause auch endlich Siam mehr ins Auge fassen werde. Bis jetzt sind die Bemühungen, hier festen Fuß zu fassen, theils sehr selten, theils nicht in der richtigen Weise gemacht worden. Deutschland gewinnt hier ungemein schnell Boden, und hat in einzelnen Artikeln das früher ganz unüberwindlich geschienene England schon fast ganz verdrängt [1]; in anderen Artikeln macht es ihm die allerernsteste Concurrenz. So z. B. gehört das Geschäft in Lampen, Uhren, Spiegeln, Glasbehältern, künstlichen Blumen, Stroh- und Filzhüten, Golddraht, Nickelsachen, fast gänzlich Deutschland an, während dasselbe in den früher nur aus England bezogenen Stahlsachen, als: Tischmesser, Feder- und Rasirmesser u. s. w., theilweise schon in seinen Händen ist.“

Der k. u. k. Consul fügt die beachtenswerten Worte bei: „Der Deutsche studirt im wahren Sinne des Wortes die Eingeborenen; vor allen Dingen bemüht er sich sofort, ihre Sprache zu lernen; dann studirt er die Geschmacksrichtung der Eingeborenen, verschafft sich, ohne Mühe zu scheuen, Muster, welche diesen Geschmack versinnlichen, und bequemt sich nach Möglichkeit den Wünschen und Bedürfnissen der Eingeborenen Rechnung zu tragen, sei es selbst durch Zeichnungen von diesem oder jenem Artikel, die dann nach Hause gesendet werden, damit dort die Ware genau darnach angefertigt werden könne.“

Der k. u. k. Consul spricht der weiteren Entwicklung Siams bezüglich der Aufnahmsfähigkeit für fremde Producte die besten Aussichten zu; er geht dabei von der Thatsache aus, dass die sehr bedeutende Zunahme des Reisexportes im Jahre 1887 (s. o.) — es ist nicht zu vergessen, dass in Siam, wie Herr Kurtzhals es treffend ausdrückt, „sich der ganze Handel und Wandel um den Ausfall der Reisernte dreht“ — von einer ebensosehr bedeutenden Zunahme in der Größe der zum Reisbau in Verwendung genommenen Areale Zeugnis ablegte, da die Wasserstandsverhältnisse eben dieses Jahres keine günstigen, sondern eher sogar ungünstige waren; eine weitere Zunahme dieser fundamentalen Production steht also in bestimmter Aussicht, und die schon jetzt stets zutage tretenden Überschüsse der Production über den Consum, oder des Exportes über den Import, werden noch größere, daher die Kaufkraft, die Bedürfnisse an Gegenständen der europäischen Industrien, die Aufnahmsfähigkeit für die Gegenstände des Importes immer bedeutender werden. „Es ist keine Frage“, schreibt Herr Kurtzhals, „dass Siam eine große Zukunft hat, denn ein Land ist reich, wenn es über seine Bedürfnisse hinaus erzeugt; der Boden ist über alle Maßen fruchtbar; was noch hauptsächlich fehlt, sind Verkehrswege zu Lande und zu Wasser.“

Europäische Großhandlungshäuser zählt man in Bangkok vier; das bedeutendste derselben ist das Haus Markwald & Co. Dieses Handlungshaus ist schon aus dem Grunde für alle exportirenden Kaufleute und Industriellen unserer Monarchie das wichtigste und vertrauenswürdigste, weil einer seiner Partner, Herr Riechmann, wie schon früher einmal erwähnt, mit

[1]) Auf die ebenso bemerkenswerten als zum Nachstreben auffordernden, für deutsche Ausdauer und Betriebsamkeit höchst ehrenvollen Erfolge des deutschen Handels und der deutschen Schiffahrt in Ostasien werden wir auch in den späteren Abschnitten dieses Werkes öfters hinzuweisen haben, wobei wir vorzugsweise den Stimmen der daran Nächstinteressirten, — der Engländer — alle Beachtung einräumen wollen.

der Führung der Geschäfte des k. u. k. Consulates betraut ist[1]). Das Haus Markwald hat vier Partner; außer Herrn Riechmann war zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS vor Bangkok noch Herr Kurtzhals am Sitze der Firma in Bangkok gegenwärtig, während die beiden anderen Partner, Hrn. Masius und Lessler, in Europa weilten. Der Geschäftskreis dieses großen Hauses umfasst zum größten Theile die Ausfuhr von Reis und Teakholz; doch beschränken sich die Geschäfte des Hauses nicht ausschließlich auf diese Gegenstände, sondern es gelangen durch die Firma auch andere Waren zur Ausfuhr, und es werden mitunter auch recht bedeutende Importgeschäfte abgewickelt. Erwähnenswert ist auch, dass die Firma Markwald die einzige in Bangkok ist, welche regelmäßig einen gewissen Vorrath an Steinkohle auf dem Lager hält; zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS betrug dieser Vorrath 400 *t*.

Im innigsten Zusammenhange mit der auf die Ein- und Ausfuhr von Bangkok gerichteten Thätigkeit steht die Frage nach dem Schiffsverkehre dieses bedeutenden Hafens. Die weiter unten folgenden Ziffern geben den diesfälligen Aufschluss nach den vom Zollhause für die Jahre 1884 — 1887 veröffentlichten officiellen Daten. Wie man sieht, war die Handelsflagge der Monarchie in diesem Zeitraume nur durch wenige Schiffe vertreten. Eines dieser Schiffe, namens CIRO, brachte Steinkohlen von Australien, und nahm dann im Auftrage der Firma Markwald eine Ladung Teakholz ein, welche nach Brest verfrachtet wurde. Im Jahre 1885 war das österreichisch-ungarische Barkschiff UNDINE in Bangkok, welches Schiff, mit Petroleum beladen, aus New-York gekommen war, und von Bangkok aus durch die Firma Markwald nach Singapore verfrachtet wurde.

Regelmäßige Schiffahrtslinien, welche den Hafen von Bangkok in ihr Schiffahrtsprogramm einbezogen hätten, gab es im Jahre 1885 noch keine. Doch gab es mehrere Privatdampfer, welche den Verkehr zwischen Bangkok und Singapore, und somit die Beförderung der Post, von Passagieren und Frachten zwischen diesen beiden Häfen zu ihrer Hauptaufgabe machten. Eben dasselbe Verhältnis herrschte bezüglich der Verbindung zwischen Bangkok und Hongkong vor; es ergab sich durchschnittlich zweimal in der Woche die Gelegenheit zu einer Fahrt, beziehungsweise Expedition, nach jedem der beiden großen ostasiatischen Häfen. Man zählte zehn Dampfer, welche Fahrten zwischen Bangkok und Singapore, fünf Dampfer, welche Fahrten zwischen Bangkok und Hongkong unternahmen. Ein einziger dieser Dampfer fuhr unter siamesischer Flagge.

Die siamesische Handelsflotte zählt, soweit die Seeschiffe europäischer Bauart in Betracht kommen, außer dem ebenerwähnten Dampfer namens BANGKOK noch 5 Vollschiffe, 19 Barkschiffe, 4 Dreimastschooner, 6 Briggs, 5 Schooner und Lugger. Nur der geringere Theil dieser Schiffe steht unter dem Commando eingeborener Kapitäne.

Fregattenkapitän Spetzler trachtete sich über die Frage zu orientiren, ob die Verhältnisse nicht derart lägen, dass es als im Handelsinteresse Bangkoks gelegen erachtet werden könnte, wenn ein Frachtenvertrag mit der Gesellschaft unseres Lloyd abgeschlossen würde, dessen Schiffe den Hafen von Singapore bei der Aus- und bei der Heimreise regelmäßig anlaufen. Consul

[1]) Auch gegenwärtig liegen die Geschäfte des k. u. k. Consulates in den Händen eines Partners dieser Firma, Herrn A. E. Kurtzhals, von welchem der früher erwähnte Consulatsbericht über das Jahr 1887 erstattet worden ist.

Riechmann sprach seine Überzeugung aus, dass ein Kartellvertrag für die beiden vertragschließenden Theile nur von dem größten Vortheile sein müsste, und drückte demnach seine volle Bereitwilligkeit aus, in dieser Richtung die erforderlichen vorbereitenden Schritte zu thun. Ob diese Anregung von Erfolg gewesen ist und irgend welche Früchte getragen hat, ist uns nicht bekannt.

Wir wollen nun die detaillirten Zusammenstellungen folgen lassen, welche die Übersicht der Schiffahrtsbewegung Bangkoks während der Jahre 1884 bis 1887 veranschaulichen.

**Eingelaufen** sind im Jahre **1884**:

| Flagge | Beladen | | In Ballast | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnen | Schiffe | Tonnen |
| *a) Segelschiffe* | | | | | | |
| Siam | 68 | 26.402 | .. | .. | 68 | 26.402 |
| Großbritannien | 15 | 5.432 | 12 | 5.339 | 27 | 10.771 |
| Deutschland | 3 | 1.007 | 8 | 6.773 | 11 | 7.780 |
| Frankreich | 1 | 357 | 1 | 308 | 2 | 665 |
| Holland | 3 | 1.027 | 1 | 164 | 4 | 1.191 |
| Nordamerika | 2 | 1.486 | 1 | 279 | 3 | 1.765 |
| Schweden und Norwegen | 2 | 781 | 2 | 1.243 | 4 | 2.024 |
| Italien | 3 | 1.462 | 7 | 3.965 | 10 | 5.427 |
| Österreich-Ungarn | 1 | 583 | .. | .. | 1 | 583 |
| Dänemark | .. | .. | 1 | 245 | 1 | 245 |
| Dschunken verschied. Flaggen | 148 | ? | .. | .. | 148 | ? |
| *b) Dampfer* | | | | | | |
| Siam | 8 | 2.688 | .. | .. | 8 | 2.688 |
| Großbritannien | 206 | 134.465 | 10 | 11.070 | 216 | 145.535 |
| Deutschland | 48 | 22.626 | 11 | 10.889 | 59 | 33.515 |
| Holland | 1 | 427 | .. | .. | 1 | 427 |
| Italien | 1 | 1.562 | 1 | 1.562 | 2 | 3.124 |
| Schweden und Norwegen | .. | .. | 1 | 1.181 | 1 | 1.181 |
| Im ganzen Schiffe | 510 | 200.305 | 56 | 43.018 | 566 | 243.323 |

**Ausgelaufen** sind im Jahre **1884**:

| Flagge | Schiffe | Tonnengehalt | Wert der Ladnng in $ |
|---|---|---|---|
| *a) Segelschiffe* | | | |
| Siam | 68 | 26.203 | 841.704 |
| Großbritannien | 26 | 10.240 | 369.991 |
| Dentschland | 14 | 10.340 | 352.584 |
| Schweden nnd Norwegen | 4 | 2.034 | 69.957 |
| Frankreich | 3 | 993 | 34.628 |
| Italien | 10 | 6.886 | 279.378 |
| Holland | 1 | 347 | 7.522 |
| Nordamerika | 3 | 1.746 | 52.349 |
| Dänemark | 2 | 692 | 26.175 |
| Österreich-Ungarn | 1 | 583 | 9.244 |
| Dschnnken verschiedener Flaggen | 143 | 3.350 | 134.433 |
| Zusammen | 275 | 63.432 | 2,177.965 |
| *b) Dampfer* | | | |
| Siam | 8 | 3.024 | 167.149 |
| Großbritannien | 214 | 141.744 | 6,990.346 |
| Dentschland | 61 | 32.883 | 1,721.431 |
| Schweden nnd Norwegen | 1 | 1.182 | 44.528 |
| Italien | 2 | 3.124 | 80.915 |
| Holland | 1 | 427 | 12.238 |
| Zusammen Dampfer | 287 | 181.884 | 9,016.607 |
| Znsammen Schiffe | 562 | 245.316 | 11,194.572 |

**Eingelaufen** sind im Jahre **1885**:

| Flagge | Segler | | Dampfer | | Im ganzen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Großbritannien | 25 | 11.178 | 172 | 117.442 | 197 | 128.620 |
| Siam | 58 | 21.664 | .. | .. | 58 | 21.664 |
| Deutschland | 10 | 3.718 | 48 | 30.099 | 58 | 33.817 |
| Andere | 25 | 13.205 | 2 | 1.248 | 27 | 14.453 |
| Im ganzen | 118 | 49.765 | 222 | 148.789 | 340 | 198.554 |

**Ausgelaufen** sind im Jahre **1885**:

| Flagge | Segler | | Dampfer | | Im ganzen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Großbritannien | 22 | 17.714 | 173 | 116.684 | 195 | 134.398 |
| Siam | 56 | 21.052 | .. | .. | 56 | 21.052 |
| Deutschland | 12 | 4.448 | 49 | 30.923 | 61 | 35.371 |
| Andere | 22 | 11.239 | 3 | 2.355 | 25 | 13.594 |
| Im ganzen | 112 | 54.453 | 225 | 149.962 | 337 | 204.415 |

**Eingelaufen** sind im Jahre **1886**:

| Flagge | Segler | | Dampfer | | Im ganzen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Großbritannien | 11 | 4.646 | 194 | 135.567 | 205 | 140.213 |
| Siam | 26 | 10.142 | .. | .. | 26 | 10.142 |
| Deutschland | 10 | 5.146 | 45 | 34.139 | 55 | 39.285 |
| Italien | 4 | 2.399 | .. | .. | 4 | 2.399 |
| Amerika | 3 | 1.737 | .. | .. | 3 | 1.737 |
| Österreich-Ungarn | 2 | 1.468 | .. | .. | 2 | 1.468 |
| Frankreich | 3 | 1.034 | .. | .. | 3 | 1.034 |
| Schweden und Norwegen | 2 | 940 | .. | .. | 2 | 940 |
| Niederlande | 2 | 821 | .. | .. | 2 | 821 |
| Dänemark | 1 | 768 | .. | .. | 1 | 768 |
| Im ganzen | 64 | 29.101 | 239 | 169.706 | 303 | 198.807 |

**Ausgelaufen** sind im Jahre **1886**:

| Flagge | Segler | | Dampfer | | Im ganzen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Großbritannien | 15 | 6.617 | 201 | 140.548 | 216 | 147.165 |
| Siam | 31 | 10.757 | .. | .. | 31 | 10.757 |
| Deutschland | 9 | 4.647 | 47 | 33.255 | 56 | 37.902 |
| Italien | 4 | 1.880 | .. | .. | 4 | 1.880 |
| Amerika | 3 | 1.728 | .. | .. | 3 | 1.728 |
| Schweden und Norwegen | 3 | 1.416 | .. | .. | 3 | 1.416 |
| Frankreich | 3 | 862 | 1 | 470 | 4 | 1.332 |
| Niederlande | 2 | 491 | 1 | 821 | 3 | 1.312 |
| Dänemark | .. | .. | 1 | 863 | 1 | 863 |
| Österreich-Ungarn | 1 | 691 | .. | .. | 1 | 691 |
| Im ganzen | 71 | 29.089 | 251 | 175.957 | 322 | 205.046 |

**Eingelaufen** sind im Jahre **1887**:

| Flagge | Segler | | Dampfer | | Im ganzen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Großbritannien | 13 | 7.389 | 247 | 192.084 | 260 | 199.473 |
| Siam | 26 | 9.646 | 9 | 3.789 | 35 | 13.435 |
| Deutschland | 6 | 4.510 | 98 | 90.135 | 104 | 94.645 |
| Frankreich | 1 | 470 | 13 | 6.929 | 14 | 7.399 |
| Schweden und Norwegen | 6 | 2.886 | 3 | 3.475 | 9 | 6.361 |
| Italien | 6 | 3.939 | .. | .. | 6 | 3.939 |
| Niederlande | 2 | 1.577 | .. | .. | 2 | 1.577 |
| Österreich-Ungarn | 1 | 865 | .. | .. | 1 | 865 |
| Amerika | 1 | 530 | .. | .. | 1 | 530 |
| Im ganzen | 62 | 31.812 | 370 | 296.412 | 432 | 328.224 |

**Ausgelaufen** sind im Jahre **1887**:

| Flagge | Segler | | Dampfer | | Im ganzen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Großbritannien | 14 | 10.052 | 239 | 182.889 | 253 | 192.941 |
| Siam | 28 | 12.380 | 9 | 3.664 | 37 | 16.044 |
| Deutschland | 8 | 5.381 | 96 | 89.092 | 104 | 94.473 |
| Frankreich | .. | .. | 14 | 7.399 | 14 | 7.399 |
| Schweden und Norwegen | 4 | 1.340 | 3 | 3.494 | 7 | 4.834 |
| Niederlande | 2 | 2.705 | .. | .. | 2 | 2.705 |
| Italien | 3 | 1.851 | .. | .. | 3 | 1.851 |
| Österreich-Ungarn | 2 | 1.635 | .. | .. | 2 | 1.635 |
| Amerika | 1 | 530 | .. | .. | 1 | 530 |
| Im ganzen | 62 | 35.874 | 361 | 286.538 | 423 | 322.412 |

Die siamesische Schiffahrt — von welcher in diesem Ausweise nur die Hochseeschiffahrt berücksichtigt ist — beträgt weniger als 5%, die englische 60% der gesammten Schiffsbewegung in Bangkok. Die deutsche Schiffahrt ist in constantem Aufschwunge: ihr Antheil betrug 17, 20 und 28% in den drei Jahren 1885—1887.

Der siamesischen Flagge werden manche Schiffe, namentlich englische Dampfer, durch das Bestreben zugeführt, der weniger strengen für siamesische Schiffe vorgeschriebenen Bestimmungen über periodische Dockung u. s. w. theilhaftig zu werden. Trotzdem ist Siams Antheil an der Schiffsbewegung zu Bangkok ein geringer und abnehmender.

Wie wir gesehen haben, werden die Handelswerte von den officiellen siamesischen Stellen aus in mexikanischen Dollars angegeben, welche Münzeinheit bekanntlich in ganz Ostasien die weiteste Verbreitung genießt; die landesgesetzliche Einheitsmünze ist aber der *Tikal*, von welchen gesetzlich 5 auf 3 mexikanische Dollars gehen [1]). Der bequeme rohe Reductionsmodus, um die in Dollars angegebenen Werte auf eine allgemeine bekannte europäische Münzeinheit zu reduciren, war früher die (allerdings nur für vergleichende Zwecke zulässige) Annahme von 5 Dollars gleich 1 £. Es geben also unter solcher Voraussetzung 25 *Tikals* 3 £. In Wirklichkeit schwankt aber seit der Abnahme der Silberpreise der Curswert des Dollars gegen das Pfund Sterling sehr bedeutend, wobei nicht allein die jeweilige Wertrelation von Gold zum Silber in Betracht kommt.

Der *Tikal* (auch *Baht* genannt) hat die folgenden Unterabtheilungen: 4 *Salungs*, von welchen jeder gleich 2 *Fuangs* ist; der *Salung* wertet also 15, der *Fuang* 7½ Cents; diese beiden sind noch Silbermünzen. Kupfermünzen sind die *Seeks* gleich einem halben *Fuang*; die *Pais'* gleich einem halben *Seek*; der *Pais* endlich ist gleich 2 *Atts*, welch letztere Münze zwar noch in 2 *Solots* zerfällt, aber als die niedrigste cursirende Münze angesehen werden kann. Im Inneren des Landes kommt noch die Muschel der Tigrisgattung — *Cowry* — (siamesisch *bi-ah*) als Scheidemünze vor, und rechnet man 50 *Bi-ahs* auf den *Solot*, 800—1500 solcher *Cowries* auf 1 *Fuang*. Ein Soversign wird im allgemeinen gleich 8½, 1 Napoleond'or gleich 7 *Tikal* gehalten. Goldmünzen sind sehr selten und beinahe gar nicht im Umlaufe. Sie sind zumeist gleicher Prägung und gleichen Namens wie die Silbermünzen, und haben im allgemeinen den 16fachen Wert der ersteren.

In der Prägung der Münzen hat Siam seit einer Reihe von Jahren die europäischen Formen adoptirt. Der alte *Tikal*, in Form eines unregelmäßigen, tief eingekerbten Balles, zählt jetzt schon zu den Seltenheiten. Es heißt aber, dass das zur Prägung des *Tikals* und der anderen Silbermünzen in Verwendung kommende Metall minderwertig ist, und dass der *Tikal* außerhalb Siams nur mit Verlust eingewechselt werden kann. J. Smith macht diesfällig die folgende Bemerkung: „*The silver of Siamese coin is less pure than the silver of the Mexican or Spanish dollars, and if sold in other lands it could only be at a discount, and heavy losses to the holder of Siamese money. In recent years the premium on the dollar among foreigners has*

---

[1]) Diese vom Fregattenkapitän Spetzler angegebene Wertrelation ist (nach J. Smith's „*Siam Directory* 1885“) erst unter dem Vorgänger des jetzigen Königs gesetzlich fixirt worden, um der Verschlechterung der einheimischen Münzen Einhalt zu thun.

*been exorbitant. In purchasing a bill on Singapore or China, the owner of the tical has lost as much as 10%. This with the loss on exchange in purchasing bills for home has been all but ruinous to the trader in foreign goods in Siam.“*

Der *Tikal* bildet zugleich auch die Grundlage für die gesetzlich anzuwendenden Gewichte. In diesem Sinne ist der *Tikal* oder *Baht* gleich 15 *g*.

Über die im Handel zur wirklichen Anwendung gelangenden Gewichtsmaße, scheint eine völlige Klarheit und die wünschenswerte Uniformität noch nicht zu herrschen; Fregattenkapitän Spetzler gibt als die einheimischen Handelsgewichte den *Chang*, gleich 2 *Catties*, gleich $2^3/_4$ engl. Pfd. an; dieser Angabe stehen aher noch manche andere zur Seite. Coutts Trotter gibt die auf dem *Tikal* fundierten Gewichte an wie folgt: 4 *Tikals* gleich einem *Tamlung*, 20 *Tamlungs*, also 80 *Tikals*, gleich einem *Catty*, gleich $3^2/_{10}$ engl. Pfd. Die sehr verlässliche statistische Tafel von Hübner gibt ebenfalls den *Tschang* oder *Catty* gleich 80 *Bat* (*Tikals*) an, setzt diese letzteren aber gleich 1.209508 *kg*. Es würde sich somit zwischen diesen beiden letzterwähnten Angaben, im Gewichte des *Changs*, basirt auf das für den *Tikal* angegebene Grundgewicht von 15 *g*, eine Differenz von 0.009505 *kg* ergeben. Nach Smith setzt sich die Reihe der Gewichte fort wie folgt:

1 *Tamlung* gleich 4 *Tikals*;

1 *Chang* (oder *Catty*) gleich 20 *Tamlungs*, also gleich 80 *Tikals*;

1 *Hahp* gleich 50 *Changs*, also 4000 *Tikals*;

1 *Pahrah* gleich 100 *Hahps*, also 400.000 *Tikals* Gewicht.

Der *Pahrah* entspricht demgemäß 6,000.000 *g* oder 6000 *kg*.

Viel mehr aher als die eigentlichen gesetzlichen siamesischen Handelsgewichte, kommen in Siam hei den commerziellen Transactionen die chinesischen Gewichte in Verwendung. Diese basiren auf dem *Pikul*, welches für die Praxis mit $60^1/_2$ *kg* oder $133^1/_3$ engl. Pfd. gleichgesetzt wird. Das genaue Gewicht des *Pikuls* ist (nach Hübner) 60.4754 *kg*. 100 Pikuls gehen annähernd ein *Bhara*. (*Pahrah* s. o.)

Als die gebräuchlichen Längenmaße giht Fregattenkapitän Spetzler an: Den *Souk* gleich 24 *Niew*; 4 *Souk* geben 1 *Wah*; 20 *Wah* aher 1 *Sen*, welcher mit 130 engl. Fuße gleichgesetzt werden kann. Diesen können wir noch beifügen: 4 *Kabiets* gleich 1 *Niew*; den *Koup* gleich einem halben *Souk*.

Der *Sen* ist — nach Hübner — gleich 39.6 *m*, und das Quadrat des *Sen*, gleich 15.6816 *a*, dient als Grundmaß für Flächen und heißt *Rai*.

Der Holzhandel hat sich ein eigenes Gewohnheitsmaß geschaffen, welches in seiner Einheit *Yok* genannt wird; wie schon früher bemerkt, ist es der Holzhandel, bei welchem die Unsicherheit in den gesetzlichen und gewohnheitsmäßig angewendeten Maßen am meisten fühlbar wird. Wenn wir den Klagen lauschen, welche der Compilator des „*Siam Directory*“ für 1885, nach 50jähriger Anwesenheit in Siam, über die Unsicherheit des Maßwesens führt, so will es scheinen, dass die Ursache dieser Unsicherheit nicht so sehr in dem Mangel gesetzlich festgestellter Maßeinheiten, als vielmehr in dem Mangel eines geordneten Aichwesens liegt, da jeder Verkäufer in der Lage ist, ein Maß zu produciren, welches er eben als das richtige erklärt. Der erwähnte langjährige Beobachter der siamesischen Verhältnisse, Missionär Samuel J. Smith gibt die folgende Maßtabelle an:

4 *Kabiets* gleich 1 *Niew*;
12 *Niews* gleich 1 *Koup*;
2 *Koups* gleich 1 *Sauk*;
4 *Sauks* gleich 1 *Wah*;
20 *Wahs* gleich 1 *Sen*.

400 *Sen* endlich gleich 1 *Jote* oder 10 engl. Meilen. Diesen Anführungen lässt er aber die folgenden Worte folgen:

*„The table is easily made out. But what of the standard, what of the unit of measurement of lines and surfaces real and imaginary?“*

*„If you go up stream to purchase logs, you are at the mercy of the log merchant. Each merchant has his own Wah stick, which he compels you to accept as his standard of measurement; if you refuse, he refuse to sell to you.“*

*„If you go to a Siamese or a Chinese timber yard to purchase sawn timber, he will place before you a Wah and a Sauk stick and reduce you to the alternative to measure your purchase with his measuring stick, and pay therefore at the rate he dictates.“*

*„When Siamese officials were sent to measure and fix the limits of land sold with governement sanction, the Sen measure used contained twenty rattan links, representing each a Wah. This link was unvariably larger then any Wah stick the timber merchant would place at the disposal of his purchasers.“*

Aber selbst officielle Organe scheinen nach den Aussprüchen des Samuel J. Smith mitunter Maßverkürzungen vorgenommen zu haben; denn es heißt weiter:

*„During the reign of H. M. Somdetch P'ra-Nàng-Klòw*[1]*, when foreign square rigged vessels visited the port of Bangkok, each vessel was required to pay a measurement duty*[2]*) the Wah stick which was used to measure the beam of the vessel, was rather a short Wah stick.“*

---

[1]) Somdetch P'ra Nàng-Klòw, achtunddreißigster König von Siam, dritter König der jetzigen Dynastie, Großvater des gegenwärtig regierenden Königs, hatte 1824—1851 den Thron von Siam inne.

[2]) Diese recht willkürliche Tonnengebür war eine von den vielen Plackereien, welchen die fremde Handelsschiffahrt vor der Regierungszeit des weisen Königs Mongkut ausgesetzt war. Wir finden in Andrée's *„Geographie des Welthandels“* (II, 398) die folgende Stelle: „Wenn fremde Schiffe (in Bangkok) einliefen, gingen königliche Beamte an Bord, und wählten sich eine beliebige Quantität verschiedener Waren aus, für welche sie den von Seite des Königs zu zahlenden Preis feststellten. Es war bei Geldstrafe und körperlicher Züchtigung jedem Kaufmanne verboten, sich auf einen Handel einzulassen, bevor die Kronbeamten ihre Auswahl getroffen hatten. Die letzteren kauften auch die zur Ausfuhr bestimmten Waren zu niedrigem Preise auf, und verhandelten sie mit unverhältnismäßigem Gewinne an die Exporteure. Nur die Chinesen hatten es verstanden, sich diesen Beschränkungen zu entziehen.“

Dafür hob sich auch nach der Aufhebung dieser Bestimmungen unter der wohlthätigen Regierung Mongkuts (1851—1868) der Verkehr mit einem Schlage. Im Jahre 1848 liefen 9 Schiffe von 2200 *t*, im Jahre 1860 schon 286 von 109.000 *t*, 1866 (ohne asiatische Fahrzeuge) 165 Schiffe mit 59.916 *t* ein. Im letzterwähnten Jahre entfiel schon mehr als ein Drittheil der europäischen Schiffahrtsbewegung in Bangkok auf deutsche Flaggen.

„*So long we have been in the country, which is since 1833*“ schließt Smith, „*such has been the uncertinity attending to weights and measures as used among the common people. Our earlier missionaries, Dr. Jones for example, concluded the Souk was a definite measure of $19^1/_2$ English inches. The Wah therefore 78 inches and the Sen 130 feet. The Siames rattan governement link is so nearly 80 English inches, that a true Wah may be reckoned as 80 such inches. The governement ought to make public the law, which fixes the true standard of weight and measures, and there should be a penalty for all attempts to sell in opposition to the legal standard.*“

Man sieht, dass Smith, mit den Verhältnissen des Landes wohlvertraut, auch die Gewichte nicht als vollkommen regulirt und zuverlässig bezeichnet, sondern auch in dieser Richtung die Veröffentlichung und strenge Einhaltung der bezüglichen Landesgesetze für sehr nothwendig hält.

Fügen wir noch der Vollständigkeit wegen die gebräuchlichen Hohlmaße bei: Als Einheit niedrigster Art ist der *Kanahn* angenommen, welches Maß auf dem Inhalte einer Kokosnuss basirt ist, von der angenommen wird, dass sie 830 *Met-Makahn*, das ist Tamarinden Samenkörner, zu enthalten vermag. In europäisches Maß übertragen, wird der *Kanahn* als $^5/_{10}$ *l* angenommen. Ein Viertel *Kanahn* wird mit dem Namen *Chauk* bezeichnet, 20 *Kanahns* geben einen *Tang*, 25 *Kanahns* einen *Sat*, 100 *Tangs* gehen einen *Kwien*.

Der in allem fortschrittliche Geist, welchen die Regierung des jetzigen, seit 1868 auf dem Throne befindlichen Königs gezeigt hat, lässt mit aller Wahrscheinlichkeit annehmen, dass die Zeit nicht ferne sein mag, in welcher der definitiven und für eine solide Handelsthätigkeit unerlässlichen Regulirung des Maßwesens die nöthige Sorgfalt zugewendet werden wird. Einen sprechenden Beweis dafür, dass man von Seite der siamesischen Regierung die Bedürfnisse nicht verkennt, welche die Aufrechthaltung des gewinnbringenden Handels mit Europa und Amerika mit sich bringen, gab eben zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS die mit aller Energie in Angriff genommene Einrichtung der Post- und Telegraphenanstalt nach europäischem Muster und auf europäischem Fuße, sowie die damaligen Bestrebungen der siamesischen Regierung, dem Weltpostvereine beizutreten.

Zugleich mit dem Ausdruck des Wunsches, dem Weltpostvereine beizutreten, hatte sich die siamesische Regierung an Deutschland mit der Bitte um die Überlassung eines erfahrenen und geschickten deutschen Postbeamten gewendet, welchem die Aufgabe werden sollte, die nothwendigen postalischen Einrichtungen in Siam ins Leben zu rufen. Der kaiserlich deutsche Generalpostmeister Stefan kam diesem im allgemeinen und — angesichts des großen auf Deutschland entfallenden Antheiles an dem siamesischen Handel — auch für Deutschland besonders vortheilhaften Ansinnen bereitwilligst nach, und gestattete einem seiner unterstehenden Beamten, Herrn Postinspector Pankow, zeitweilig zu dem angegebenen Zwecke in siamesische Dienste zu treten.

Fregattenkapitän Spetzler hatte während seiner Anwesenheit in Bangkok das Vergnügen, diesen Herrn, einen ehemaligen Officier der deutschen Armee, persönlich kennen zu lernen; seiner entgegenkommenden Liebenswürdigkeit verdankte es der k. k. Schiffscommandant, über die damals — seit der zweimonatlichen Anwesenheit des Herrn Pankow — schon bestehenden, und über die weiter beabsichtigten Einrichtungen detaillirte Berichte erstatten zu können.

Obwohl Siam seither (1. Juli 1885) thatsächlich in den Weltpostverein aufgenommen worden ist, woraus der Schluss gezogen werden kann, dass die inneren Posteinrichtungen des Landes schon eine gewisse Entfaltung gewonnen haben müssen, dürfte es doch von Interesse sein, der ersten Phase des modernen Postwesens in Siam hier, auf Grund der Berichte des Fregattenkapitäns Spetzler, in Kürze einige Beachtung zu schenken.

Bis zum Jahre 1884 hatte Siam keinerlei Posteinrichtungen; anders stand es mit dem Telegraphen, indem ein telegraphischer Verkehr, wenn auch erst in beschränktem Umfange, bereits seit mehreren Jahren eingerichtet war, und vom Staate aus betrieben wurde. Mit der Erweiterung der Telegraphenlinien, auf welche das Bestreben der Regierung emsig gerichtet war, hatte man allerdings gewisse aus der Natur des Landes hervorgehende Schwierigkeiten zu bekämpfen; so z. B. musste man die Fortführung des Baues der Strecke von Tavoy nach Moulmain[1]), während der Regenzeit des Jahres 1884 gänzlich einstellen, da von den an diesen Arbeiten beschäftigten etwa 100 Personen, meistens Engländern, in der kürzesten Zeit 80 an typhösen Fiebern starben.

Der erste Anfang staatlicher Posteinrichtungen wurde erst im August des Jahres 1884 gemacht, und zwar war der erste Schritt die Einrichtung einer Stadtpost für Bangkok selbst.

Das vereinigte Post- und Telegraphenwesen wurde nun einem eigenen Ministerium übertragen, welchem niemand geringerer vorgesetzt wurde als der zweitjüngste Bruder des Königs. Das Personale für die postalischen und Telegraphenanstalten wurde zum Theile aus Europäern, zum Theile aber auch aus gebildeten Siamesen zusammengesetzt. Das untergeordnete und Hilfspersonale besteht durchaus aus den im Oriente so zahlreichen halbblütigen sogenannten Portugiesen, und aus eingeborenen Siamesen.

Bei Errichtung der Stadtpost in Bangkok stellte man zunächst an den verschiedenen Punkten der Stadt 54 Briefkästen auf; die Besitzer der Häuser, an welchen diese hölzernen Briefkästen angebracht wurden, erhielten die Licenz zum Verkaufe von Postwertzeichen, welche gleich anfänglich nach europäischem Muster zur Einführung gelangten, und für diese Mühewaltung, sowie gewissermaßen für die Übernahme der Verpflichtung die Briefkästen gehörig zu überwachen, setzte man diesen Hausbesitzern einen Monatsgehalt von 4 *Tikals* aus. Je drei bis vier Kästen gehörten zu dem Bereiche eines Postamtes. Dreimal täglich wurden die Kästen geleert, und ebenso oft fand die Bestellung der eingeworfenen Briefe statt. Zu diesem Geschäfte bedienten sich die Briefträger entweder kleiner, mit Ponys bespannter Wägelchen oder kleiner Boote. Die Verkäufer der Marken erhielten bis zu 20 *Tikals* Credit von der Postverwaltung, und 2% Vergütung für den erzielten Absatz.

Zur Frankirung dienten Marken zu 1, 2, 4 und 6 *Atts*; auch wurden gleich anfänglich Postkarten eingeführt. Die Briefträger erhielten eine monatliche Besoldung von 12 *Tikals*.

---

[1]) Diese Telegraphenverbindung ist seither zustande gekommen; außer mit Moulmain steht Bangkok auch mit Saïgon in telegraphischer Verbindung und im Anschlusse an das submarine Weltnetz. Im Inneren hat Siam Telegraphenlinien zwischen Bangkok und Chiengmai (an der birmanischen Grenze, seit kurzem Sitz eines englischen Viceconsuls), Bangkok und Chantaburi, und die schon früher erwähnte Linie nach Paknam. Mehrere Linien stehen im Bau.

Bei der Anstellung der Briefträger kommt das in Siam, wie erwähnt, sehr verbreitete Vorkommen von sogenannten Schuldsclaven zur Geltung. Zahlungsunfähige Schuldner gerathen nämlich gesetzlicherweise in ein Abhängigkeitsverhältnis zu ihrem Gläubiger, welches diesem das Recht auf die persönliche Arbeit des Verschuldeten gibt, allerdings zugleich mit der Verpflichtung zur Erhaltung des Sclaven und seiner Familie. Die Briefträger nun sind meistens solche Schuldsclaven; sie werden von ihren Herren der Postverwaltung abgemietet; für jeden derselben hat ihr Herr eine Caution von 240 *Tikals* bei der Postverwaltung zu erlegen.

So kurze Zeit auch der Stadtpostdienst zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS erst bestand, so ließ er doch nach dem Urtheile des Fregattenkapitäns Spetzler an Pünktlichkeit und Ordnung nichts zu wünschen übrig; die weitere Ausgestaltung des Stadtpostverkehres war eine der hauptsächlichsten Bemühungen des neuen Postdirectors.

Der Postverkehr nach außen war noch nicht in staatliche Besorgung übernommen worden. Die Besorgung der Post nach außen, und die Zumittlung der von außen an die europäischen Bewohner Bangkoks einlangenden Briefe und sonstigen Postsendungen, wurde in völlig privater Weise von einem Engländer besorgt, welchen man den Postagenten nannte. Dieser Agent erhielt seine Besoldung aus einem Postfond, welcher aus freiwilligen Beiträgen der siamesischen Regierung und der in Bangkok etablirten Europäer gebildet wurde. Außerdem war für jede übernommene oder abgegebene Postsendung eine kleine Gebür zu bezahlen, welche ebenfalls dem Postagenten zufloss. Die Verwaltung des Postfondes führte der englische Consul. Mit den früher erwähnten, zweimal die Woche zwischen Bangkok einerseits, Singapore und Hongkong andererseits verkehrenden Privatdampfern wurden die Postsendungen nach diesen beiden Orten zur Weiterbeförderung gesendet. Diesen Dampfern wurde, infolge eines eigenen Übereinkommens, für die Besorgung der Postsendungen keinerlei Vergütung geleistet. Die Francatur nach Singapore betrug 8, jene nach Hongkong 5 Cents.

Diese gänzlich private Art der postalischen Verbindung von Bangkok mit Singapore und Hongkong hatte selbstverständlich bedeutende Nachtheile, welche von der Handelswelt sehr lebhaft empfunden werden mussten. Die mehrerwähnten Privatdampfer brachten und nahmen zwar die Post, verlangten hiefür nicht einmal eine Geldentschädigung, aber die Pünktlichkeit, welche von eigentlichen Postschiffen zur Grundlage ihrer Thätigkeit gemacht werden muss, konnte hier nicht verlangt werden. Die eigene Fracht ist die wichtigste Angelegenheit für diese Dampfer, und sobald ein solcher seine Ladung in Hongkong oder Singapore beendigt hat, tritt er seine Fahrt an, gleichviel ob er Postsendungen an Bord bekommen hat oder nicht, und ohne Rücksicht darauf, ob nicht vielleicht wenige Stunden nachher ein amerikanischer oder europäischer Postdampfer fällig ist, von welchem er noch die nach Bangkok gerichteten Sendungen übernehmen könnte.

Es soll häufig genug der Fall vorgekommen sein, dass der nach Bangkok abgehende Dampfer im selben Augenblicke Singapore verließ, in welchem ein Dampfer der großen europäischen Postlinien eben einlief.

Zu den nächsten Aufgaben der Postorganisation Siams gehörte demnach die Einrichtung regelmäßigeren Verkehres nach außen, mit genauem Anschlusse

an die europäisch-ostasiatischen Dampferlinien [1]). Für den Verkehr im Inneren des Landes und an der eigenen Küste sollte dann der Postverkehr immer mehr und mehr ausgedehnt werden; zunächst hatte man einen Rayon von nur 20 Meilen im Umkreise der Hauptstadt in Aussicht genommen. Nach den an der siamesischen Küste liegenden Orten Chantabn und Singora liefen zweimal wöchentlich Küstendampfer. Für die Verbindung nach dem Inneren des Landes sollte vorzüglich die Wasserstraße des Menam dienstbar gemacht werden. Die Verbindung nach Chanmai und Moulmain sollte auf diesem Wege, und weiter zu Boot und durch reitende Boten hergestellt werden; weiters sollte dann versucht werden, die Hauptstädte der einzelnen Provinzen mit der Hauptstadt des Reiches in Verbindung zu bringen. Als Beförderungsmittel nahm man, soweit die Verwendung von Dampfern nicht statthaben konnte, hauptsächlich Ruder- und Dampfboote, dann Pferde und Elefanten in Aussicht. Der Gebrauch von Wagen muss noch für längere Zeit hinaus ein sehr beschränkter bleiben, da Wege, Straßen, Brücken u. s. w. im Inneren so gut wie gar nicht bestehen. Übrigens ist nicht zu übersehen, dass das Bedürfnis des Verkehres mit dem Inneren noch ein sehr geringes ist; sowohl der Handel als der Personenverkehr ist eben noch nicht sehr entwickelt.

Als die natürlichste Verkehrsstraße muss der Menam gelten, an welchem außer Bangkok noch die großen Städte Ajutia, Raheng und Chamai liegen.

Die Bemerkung mag platzfinden, dass die Postanstalt, sobald sie einmal eine größere Verbreitung gefunden haben wird, vielleicht dazu beitragen kann, in dem Volke den Drang zu gegenseitigem schriftlichen Verkehre wachzurufen; an der Fähigkeit des schriftlichen Ausdruckes fehlt es den Siamesen nicht, welche von den Buddhapriestern einen weitverbreiteten und unentgeltlichen Unterricht im Schreiben erhalten; man schätzt, dass etwa 95% der Bevölkerung des Lesens und Schreibens kundig sind. —

Von besonderem Werte wird sich die Regelung der äußeren Postverbindung von Bangkok für die in dieser Hauptstadt lebenden Fremden erweisen. Die Zahl dieser Fremden ist allerdings keine so große, wie in anderen der Haupthandelsplätze des fernen Ostens; aber bei der fortschrittlichen und den Beziehungen zu den Fremden günstig gesinnten Richtung, welche die Dinge in Siam unter der Regierung des gegenwärtigen erleuchteten Souveräns nehmen, ist eine Steigerung der Zahl der in Bangkok sich aufhaltenden Fremden der verschiedensten Nationen mit aller Bestimmtheit vorauszusetzen. Eine genaue Fremdenstatistik Bangkoks, nach den Nationalitäten geordnet, welchen diese Fremden angehören, liegt nicht vor; wohl aber enthält die *Siam Directory* für 1885 eine nominelle Liste der in Siam lebenden Fremden. Diese Liste weist 380 Personen auf, einschließlich 75 in siamesischen Diensten stehender Europäer. Einen gewissen Schluss auf die Vertheilung dieser Fremden nach ihrer Staatsangehörigkeit zu ziehen, welche zum weitaus größten Theile in der Hauptstadt selbst ansässig sind, da diese Hauptstadt mehr als

[1]) Dass dies seither geschehen ist, mag aus folgender auf Bangkok bezüglichen Angabe der von der Hongkonger „*Daily Press*“ herausgegebenen „*Chronicle and Directory*“ für Ostasien entnommen werden: „*The steamers of the Scottish Oriental Steam Ship Company keep up a regular communication with Hongkong (occassionally leaving and returning via Swatow and the Straits Settlements); while another line of steamers connect the kingdom with the Straits Settlements.*“

irgend anderswo das ganze commerzielle Treiben des Landes in sich vereinigt, kann durch die verschiedenen Grade der diplomatischen und Consularvertretungen ermöglicht werden, welche die einzelnen fremden Staaten, dem diesfälligen Grade ihrer nationalen Interessen folgend, in Bangkok unterhalten. In dieser Richtung stehen die Vereinigten Staaten von Nordamerika obenan, welche einen Ministerresidenten, der zugleich dem Generalconsulate vorsteht, in Bangkok unterhalten; diesem zunächst steht England mit einem Generalconsul, welcher zugleich als diplomatischer Agent bestallt ist. Die Niederlande und Portugal haben in Bangkok Generalconsulate; unsere Monarchie, Dänemark, Frankreich, das Deutsche Reich, Italien, Belgien, dann Schweden und Norwegen sind durch wirkliche oder Honorarconsulate vertreten; der sehr thätige Functionär des k. u. k. Consulates war zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS, wie schon des öfteren erwähnt, Herr Riechmann, Partner des großen Handlungshauses Markwald u. Co.

Österreichische Staatsangehörige fand Fregattenkapitän Spetzler zur Zeit seiner Anwesenheit in Bangkok fünf vor; es waren dies die drei Ingenieure Blum aus Höchst, Geiringer und Leonardi aus Triest, dann die beiden Brüder Müller, der eine Architekt, der andere Apotheker. Der jüngere dieser beiden Brüder, Herr Erwin Müller, war damals bereits seit 12 Jahren in Bangkok ansässig; er hatte die siamesische Sprache vollkommen beherrschen lernen, und erfreute sich bei Hofe einer besonderen Beliebtheit; der König hatte ihm einen siamesischen Adelsgrad verliehen, mit welchem gewisse Vorrechte verbunden sind. Der ältere Bruder, Architekt, war seit etwa 3 Jahren im Lande und hatte sich bereits eine schöne Stellung erworben, welche es ihm ermöglichte, sich selbständig mit der Übernahme von Bauten zu befassen.

Die Erfolge, welche diese beiden thätigen Männer, ohne übergroße Schwierigkeiten in geschäftlicher Beziehung, bald aufzuweisen hatten, scheinen es vollauf zu rechtfertigen, wenn Fregattenkapitän Spetzler zum Schlusse seiner, über das in Siam Gesehene und Gehörte erstatteten Berichte, die Ansicht ausspricht: „dass in diesem dem Fortschritte huldigenden Reiche jedes praktische Streben nicht nur sehr willkommene Aufnahme und werkthätige Unterstützung zu finden erwarten darf, sondern auch mit Sicherheit auf entsprechenden Gewinn rechnen kann.“ „Nach meiner Meinung“, sagt Fregattenkapitän Spetzler, „würden daher rege Beziehungen zu Siam nur nützlich sein, und sollten demnach nach Kräften gefördet werden.“

---

## 3. Salangah (Junkseilon).

*NAUTILUS: 17. bis 19. December 1885.*

---

Die Insel Salangah, Xalang oder Junkseylon, auch *Ujong Sâlang*, und von den Siamesen *Puket* genannt, liegt knapp im Süden des westlichen Vorsprunges der Halbinsel Malacca, eine Lage, welche von einem englischen Beschreiber sehr glücklich als *„a conspisious position on the northwest elbow of the peninsula“* charakterisirt wird. Die Insel liegt unter 8° nördl. Breite und 96° östl. Länge; sie hat 40 Meilen Ausdehnung in der Länge von Norden nach Süden, und etwa 15 Meilen mittlerer Breite von Osten nach Westen. Ihr Flächeninhalt beträgt 220 engl. Quadratmeilen; sie ist 180 Meilen von Penang entfernt, dem Centralorte für die ganze Malacca-Straße.

Die Insel, ursprünglich ein Theil des Territoriums des Sultanates Quedah, trat später von Quedah losgelöst in ein tributäres Verhältnis zu Siam, unter Regierung eines eigenen Rajahs; dieses Verhältnis der Zugehörigkeit zu Siam wurde aber ein noch innigeres, seit der jeweilige Rajah am Hofe des Königs von Siam residirt, und die Verwaltung von Salangah durch einen eigenen hohen siamesischen Regierungsbeamten geführt wird. Der nicht unbedeutende Tribut, welchen der Rajah früher an den siamesischen Hof zu zahlen hatte, ist nun durch die Einkünfte ersetzt, welche Siam direct aus der Insel zieht; umgekehrt wird wahrscheinlich jetzt der Rajah von Salangah von dem Könige von Siam apanagirt.

Eigenthümlich sind die Verhältnisse der Zusammensetzung der Bevölkerung der Insel; die Gesammtzahl der Einwohner beträgt 42.300 Seelen, von welchen aber 37.800 auf der südlichen Hälfte, namentlich in dem Hauptorte Togkah oder Puket zusammengedrängt leben, und sich hier durch Bergbau ihren Unterhalt verschaffen. Von den 42.300 Einwohnern der zu Siam gehörenden Insel, sind aber nur 1500 Siamesen, dann 500 Malayen und einige Indier, der ganze 40.000 übersteigende Rest Chinesen. Die Zahl der weiters zuwandernden Chinesen ist noch immer eine bedeutende, und man könnte Salangah als eine siamesische, von chinesischen Arbeitern bevölkerte Arbeitscolonie auffassen.

Die vielnamige Insel — *Tongkat* ist ihr officieller siamesischer Name — ist von mehreren Hügelketten durchzogen, welche in dem *Kan Mailoo Sibong* mit 500 *m* die höchste Erhebnng erreichen. Die Ufer dor Insel sind überall mit Mangroven-Gebüsch bewachsen; ihre nächste Umgebung ist Dschungel; die hügeligen Theile der Insel zeigen Laubholz, eine Nadelholzgattnng und Cocospalmen.

Die Strecken des Landes, welche zum Anbau von Reis geeignet sind, haben nicht die genügende Ausdehnung, um die Bedürfnisse der ganzen Einwohnerschaft der Insel zu decken; es muss Reis zugeführt werden, was zumeist aus dem naheliegenden britischen Burmah geschieht. Der Viehstand besteht hauptsächlich aus *Carabaos* (Büffeln), Schweinen und Federvieh.

Der eigentliche Reichthum der Insel besteht in dem zinnführenden Quarzsande, welcher in den Hügelketten des Landes reichlich vertreten ist. Schon seit mehr als siebzig Jahren wird auf Salanga Zinn gewonnen, ohne dass bis jetzt sich eine Abnahme der Ergiebigkeit fühlbar gemacht hätte. Mehr als fünfzig weitläufige Erdgruben sind im Betriebe; das Zinn wird aus dem metallhältigen Sande durch einfache Schlemmungsprocesse ausgeschieden, sodann in Schmelzöfen durch siebenmaliges sogenanntes Rösten von den Beimischnngen und Verunreinigungen befreit, und zuletzt in rechteckige Stücke von circa 31 *kg* Gewicht — *Slabs* — gegossen. Die in den Bergwerken zum Rösten dienenden Feuerungsanlagen sind von der primitivsten Art. Das Brennmaterial — Holzkohle — wird ebenfalls auf der Insel gewonnen. Doch reichen die Bestände der auf der Insel vorhandenen Wälder rücksichtlich der zur Gewinnung der Holzkohle nöthigen Holzarten jetzt nicht mehr aus, und es muss Holzkohle von dem Festlande zugeführt werden.

Die Arbeiter in den Zinngruben sind ausschließlich Chinesen. In den größeren Gruben sind bis zu 500 dieser fleißigen und genügsamen Arbeiter beschäftigt, welche durchschnittlich 10 $ monatlich verdienen.

Europäern ist es nicht gestattet, sich auf Salanga anzusiedeln, oder an der Exploitirung der Zinngruben daselbst theilzunehmen.

Die Ausbente der Zinngruben bildet das weitaus Überwiegende unter den Producten der Insel. Fregattenkapitän Spetzler gibt den jährlichen, zum Exporte gelangenden Ertrag der Zinngruben auf etwa 5000 *t* an, welche einen Wert von fünf Millionen Gulden darstellen. Der Export des Zinnes findet nach Penang statt; die Fracht dahin beträgt für den *Slab* von 31 *kg* 20 Cents.

Die siamesische Regierung erheht von den Unternehmern der Zinngruben vorerst ein Sechstel der gewonnenen Ausbeute, dann noch eine Stempelungsgebür von 80 Cents per *Pikul*. Zu den namhaften Einnahmen, welche auf diese Art das Zinn direct liefert, kommen noch Steuern auf die bei dem Betriebe verwendeten Büffel und Karren, Besteuerung der Spielhäuser, welche hier wie überall, wo Chinesen den Hauptheil der Bevölkerung ausmachen, recht zahlreich sind. Die Artikel der Einfuhr, unter denen Reis die erste Stelle einnimmt, zahlen dreipercentige Wertzölle. Der Verkauf des Opiums ist von der Regierung aus verpachtet.

Aus allen diesen Einnahmen, welche durch einen hohen Beamten der siamesischen Regierung für dieselbe direct erhoben werden, ergibt sich nach Abschlag der fünf Percent von den Brutto-Einnahmen, die dem Rajah zufließen, nach den dem Fregattenkapitän Spetzler gemachten Angaben, eine jährliche Reineinnahme für die siamesische Regierung, welche die Höhe von 400.000 bis 500.000 $ erreichen soll.

Für die Insel selbst geschieht wenig; die Communicationen sind sehr primitiv; für die Aufrechterhaltung der Ordnung sorgt ein Polizeicorps, welches unter den Befehlen eines Europäers — Herrn Weber — (siehe Seite 73) steht.

Diese kleine bewaffnete Macht repräsentirt gleichsam die staatliche Oberhoheit von Siam über Salanga; zuweilen stationirt auch ein kleines siamesisches Kriegsschiff vor Pucket.

Pucket, der Hauptort der Insel, liegt an einem unbedeutenden Flusse, der nur für kleine Flachboote und selbst für diese nur in der Länge einiger Kabel schiffbar ist. Die Sandbänke, welche der Flussmündung vorliegen, ziehen sich so weit in die See hinaus, dass selbst die kleinsten Seeschiffe mindestens $1^1/_2$ Meilen weit vom Lande ankern müssen. Eine Wassertiefe von vier Faden findet sich erst auf $2^1/_2$ Meilen Entfernung vom Lande. Der Ankergrund ist guter Schlamm. Der Hafen ist dem NO-Winde, welcher zeitweise heftig weht und ansehnliche See mit sich bringt, vollständig ausgesetzt. Das Landen kann nur mit Flachbooten an dem kurzen Steinwurfe nächst dem Zollhause bewerkstelligt werden. Der Hafenbeamte ist ein Eingeborener, welcher keiner fremden Sprache mächtig ist. Man findet im Hafen auffallend wenige Fischerfahrzeuge, doch heißt es, dass die Fischerei an den Ufern der Insel genügend lebhaft betrieben wird, um die Bedürfnisse der Einwohner an Fischen stets reichlich zu decken.

Auf etwa 1000 Schritte Entfernung vom Strande beginnen die Häuser des Ortes; sie ziehen sich in einer einzigen Straße weiter. Im allgemeinen ist das Aussehen der aus Holz, Lehm und Blätterwerk erbauten Häuser ein ärmliches und verwahrlostes; die Häuser sind zumeist einstöckig, aber nur als Ausnahme sieht man hie und da ein Ziegeldach. Bricht eines dieser hüttenartigen Häuser zusammen, so lässt man den entstandenen Schutthaufen einfach liegen. Überall herrscht Schmutz. Die einzige auf Reinigung der Straßen von den mannigfaltigen Abfällen gerichtete Thätigkeit ist jene, welche man durch Hunde und Schweine besorgen lässt. Ein einziges Haus macht eine wohlthuende Ausnahme — es ist das Gebäude, welches Herr Weber, der Chef der bewaffneten Polizeimacht, bewohnt.

Das Erdgeschoß der Häuser wird meistens als Verkaufs- oder Arbeitsraum verwendet, die eigentlichen Wohnräume sind im ersten Stockwerke gelegen.

Es gibt weder öffentliche Gebäude, als: Schule, Spital oder dergleichen, noch eine Straßenbeleuchtung. Hingegen sieht man viele der für die chinesische Bevölkerung unentbehrlichen Spiel- und Opiumbuden. Einige Brunnen liefern Trinkwasser von recht schlechter Qualität.

Die Einwohnerzahl der Stadt wird auf 35.000 geschätzt, worunter an 500 Siamesen und einige wenige Malaien und Bengalis sein sollen. Der weitaus größere Theil besteht aber, wie überhaupt auf der ganzen Insel, aus Chinesen.

Diese Bevölkerung lebt in der ärmlichsten Weise. Reis, Fische und Obst bilden die ausschließliche Nahrung. An Kleidung und Obdach stellt weder das Klima noch die Gewohnheit der überaus bedürfnislosen Chinesen irgend welche Anforderungen. Trotz des geringen Lohnes könnte sich hier der stets fleißige und arbeitsame chinesische Kuli einiges Geld ersparen, wenn nicht der Fluch des Chinesen, Spiel und Opium, ihn auch hier erreichen würde; der Erwerb der sauren Arbeit geht meistens den Weg der Spielhäuser und

Opiumbuden. Die wohlhabenderen Chinesen sind als Unternehmer größerer und kleinerer Zinngruben thätig; doch heißt es, dass sie diese Unternehmungen meist nicht mit eigenem Capital zu beginnen vermögen, sondern gezwungen sind, mit erborgtem Gelde anzufangen, welches sie sehr hoch verzinsen müssen. Auch diese Leute sammeln also hier keine Reichthümer. Die primitive Art, in welcher die Ausbeute des Zinnes betrieben wird, steht auch der Erzielung größerer Gewinne im Wege; doch ist sie so eingebürgert, dass jeder Versuch, etwa hier mit Maschinenarbeit aufzutreten, des energischesten Widerstandes der erbgesessenen Arbeiter und kleinen Unternehmer gewiss sein könnte.

Fregattenkapitän Spetzler dürfte wohl das Richtige treffen, wenn er sein Urtheil über die Arbeitsverhältnisse auf Salanga in den Ausspruch zusammenfasst: »dass es der siamesischen Regierung wohl nur durch die Verwendung der arbeitsamen und mäßigen chinesischen Race möglich sein dürfte, den Erzreichthum von Salanga auf die Art, wie es geschieht, in gewinnbringender Weise auszunützen; dass aber zugleich wohl nirgends ein müheloserer Vorgang zur Füllung des Staatssäckels geübt werden dürfte, als dies hier geschieht«.

# 4. Quedah.

*NAUTILUS: 22. bis 23. December 1885.*

---

Zu den in dem mittleren Theile der langgestreckten Halbinsel Malacca liegenden Dependenzen des siamesischen Reiches gehört das Sultanat Quedah, auch Kédah oder — der malaiischen Aussprache folgend — Kidah und Kwida geschrieben. Die Siamesen nennen diesen Landstrich *Sai.* Er erstreckt sich an der Westküste der Halbinsel zwischen 5° 30′ und 7° nördlicher Breite. Die Begrenzung des Sultanates im Innern der Halbinsel ist nicht genau bekannt; eigenthümlicherweise ist ja die Halbinsel Malacca, deren ganze Küstenlinie bekannt ist, und auf welcher die Europäer schon im Anfange des 16. Jahrhunderts befestigte Factoreien anzulegen begannen, in ihrem Innern noch beinahe gar nicht erforscht, trotzdem dass die schmale Form der Halbinsel es mit sich bringt, dass kein Punkt derselben mehr als etwa 25 geogr. Meilen von der See entfernt bleibt. Man ist deshalb bezüglich der Begrenzung der Lage, Größe und Einwohnerzahl der vielen kleinen staatlichen Gebilde', in welche die Halbinsel Malacca sich theilt, auf mehr oder minder verlässliche Schätzungen angewiesen.

Die Erstreckung des Territoriums von Quedah nach dem Innern wird auf 25—30 engl. Meilen angegeben; dies würde einen Flächenraum von etwa 4000 engl. Quadratmeilen ergeben. Zu Quedah gehören aber auch zahlreiche, mitunter nicht unansehnliche Inseln, welche sich längs des Küstenterritoriums dieses Sultanates ausdehnen, worunter Longkawi (Lancava, s. Seite 74) und Truato. Bei Hinzurechnung dieser insularen Gebietstheile kann die Ausdehnung des Sultanates auf 5000 engl. Quadratmeilen angenommen werden.

Es ist begreiflich, dass man mit der Frage nach der früheren Vergangenheit dieses kleinen Staates auf nicht viel mehr als auf Vermuthungen und Combinationen angewiesen ist.

Das älteste europäische Document, welches Quedah nennt, ist ein Bericht des Portugiesen Barbosa, welcher im Jahre 1516 von dieser Stadt als einem Orte des Königreiches Siam spricht, als von seinem Hafenorte, welcher von

einer überaus großen Anzahl von Schiffen besucht wird, die alle möglichen Handelswaren führen«. Die Unterwerfung des malayischen Landes unter siamesische Oberhoheit scheint also zu dieser Zeit schon eine vollzogene Thatsache gewesen zu sein. Auch existiren Anhaltspunkte dafür, dass schon damals der Mohamedanismus die im Lande verbreitetste Religion gewesen sein mag.

Siam begnügte sich hier, sowie in anderen der siamesischen Oberhoheit unterworfenen Landstrichen, an den Grenzen des eigentlichen siamesischen Landes mit einer mehr nominellen als factischen Oberherrschaft, welche ihren Ausdruck durch einen jährlich abzustattenden Tribut fand; die eingeborene Regentenfamilie wurde in ihren Herrscherrechten belassen, so dass Quedah trotz des tributären Verhältnisses zu Siam seine eigenen erblichen Sultane beibehielt.

Das folgenreichste Ereignis in der politischen Geschichte von Quedah war die Thatsache, dass der im Jahre 1786 regierende Sultan, ohne die Ermächtigung der siamesischen Regierung einzuholen, an Kapitän Light, den Agenten der ostindischen Compagnie-Regierung, die Insel Penang in der Malacca-Straße überließ; dieser Abtretung folgte dann noch, vierzehn Jahre später, im Jahre 1800, die Abtretung des am Festlande gegenüberliegenden Landstriches, welcher gegenwärtig die Provinz Wellesley der englischen *Straits settlements* bildet. Diese Eigenmächtigkeiten verursachten ernste Trübungen zwischen Siam und dem Vasallenstaate Quedah, welche endlich dazu führten, dass Siam im Jahre 1821 das Sultanat von Ligor, aus durch Invasionstruppen überziehen ließ, welche das Land arg verwüsteten; der Sultan suchte in Penang bei den Engländern Schutz, welcher willig gewährt wurde. Durch Vermittlung Englands wurde der Sultan nach einer Reihe von Jahren zwar wieder reetitnirt, aber Siam kettete nun das Suzeränitätsband etwas fester; gegenwärtig übt der König von Siam das Recht aus, den Sultan von Quedah zu ernennen oder zu bestätigen.

Der gegenwärtige Sultan nennt sich Abdul Ahmed Alimsha Jahg Sipertnan Kidah; zur Zeit des Besuches von Quedah durch NAUTILUS stand er erst im 23. Lebensjahre und hatte seit drei Jahren den Thron inne. Die obersten Regierungsämter werden meist von Verwandten des Sultans verwaltet. Der jährliche Tribut, durch welchen das Abhängigkeitsverhältnis von Siam zur äußeren Geltung kommt, besteht jetzt aus Gegenständen der nationalen Kunst. Es sind dies meist sehr zierlich und kunstvoll gearbeitete Bäumchen mit Blättern aus Gold und Silber, gestickte Kleider u. s. w. Der Wert dieses jährlichen Tributes soll 4—5000 $ betragen.

Die Bevölkerung des Sultanates ist vorwiegend malayisch. Im Norden gibt es einige *Sam-Sams* oder siamesische Mischlinge, welche aber die mohamedanische Religion angenommen haben; die Chinesen bilden einen ansehnlichen Bruchtheil der Bevölkerung.

Wie verschieden die Angaben über die Zahl der Gesammtbevölkerung lauten, mag aus dem Folgenden entnommen werden. Der Reisende Karl Bock gibt als das Resultat seiner Erkundigungen 525.000; A. M. Skinner, Vicepräsident der »*Strait branch of the Royal Asiatic Society*« gibt »nahezu 150.000 Einwohner« als die wahrscheinlichste Zahl an; dem Fregattenkapitän Spetzler hingegen wurde von dem Onkel des Königs, Premier-Minister des

Sultanates, die Zahl von 50.000 Einwohnern genannt, worunter 15.000 Chinesen.

Europäern ist die bleibende Ansiedlung, beziehungsweise der Erwerb von Grund und Boden, nicht erlaubt. Durch dieses Gesetz ist die Gründung von Plantagen und ähnlichen Niederlassungen unmöglich gemacht. Der Ertrag des fruchtbaren Landes verbleibt den Landeskindern.

Landbau und Viehzucht bilden die hauptsächlichsten Beschäftigungen und die Quellen des bescheidenen Wohlstandes der Bewohner. Das flache, reichlich bewässerte Land — man zählt auf dem kleinen Territorium von Quedah 26 Flüsse, worunter sechs von ansehnlicherer Ausdehnung — eignet sich ganz besonders gut zum Anbau von Reis, vielerlei Obstgattungen gedeihen auf das vortrefflichste, in erster Linie Mangostins und der eigenthümliche, den Europäer anfänglich durch seinen entsetzlichen Geruch anwidernde *Durian*, welcher aber gleichwohl als das delicateste Obst des ostindischen Archipels gilt, eine Ansicht, die auch von den Europäern getheilt wird, sobald es ihnen gelungen ist, den Ekel vor dem Geruche dieser Frucht zu besiegen.

Büffel und Rindvieh sind zahlreich vorhanden, ebenso Hausgeflügel; Elefanten werden als Lastthiere verwendet.

Der kleine Staat verdankt dem Reichthume seiner Naturproducte einen nicht unbeträchtlichen Ausfuhrhandel, welcher der Natur der Dinge nach beinahe ausschließlich nach dem benachbarten Penang gerichtet ist. Ein kleiner Localdampfer verkehrt täglich zwischen Penang und der Hauptstadt von Quedah. Aus den Ausfuhrszöllen zieht das Sultanat die Revenuen, welche für die staatlichen Bedürfnisse nothwendig sind. Ein *Kogan*, d. i. 40 *Pikul* Reis zahlt 8 $, ein Stück Rindvieh 1 $, ein Stück Geflügel 1 Cent an Ausfuhrzoll.

Man erreicht, wie der Premierminister dem Fregattenkapitän Spetzler mittheilte, aus diesen Zöllen eine staatliche Einnahme von jährlich etwa einer halben Million Dollars. Diese Summe genügt, um die geringen Bedürfnisse für Communicationen, Schulen u. dgl. zu befriedigen, und ein Theil davon mag auch Verwendung finden, um den Glanz des Hofes aufrecht zu erhalten.

Der Sultan besitzt in der Stadt ein umfangreiches Palais, welches aber von Fremden nicht betreten werden darf; außer diesem Palais steht ihm aber noch ein etwa drei Meilen außerhalb der Stadt liegendes Landhaus zur Verfügung, welches nach europäischem Geschmacke eingerichtet ist, und sich in einem großen, dasselbe umgebenden Garten sehr hübsch präsentirt.

Der Sultan hat zu seinem persönlichen Gebrauche eine kleine Dampfjacht, mehrere große, reichverzierte, gondelartige Boote und eine Anzahl schöner Equipagen mit großen, aus Calcutta eingeführten Pferden. Die zahlreiche Dienerschaft ist zum Theile europäisch livrirt.

Militärmacht hat das Sultanat nicht.

Die Hauptstadt liegt sieben Seemeilen stromaufwärts von der Mündung des Flusses. Sie zeigt durchaus die bekannte malayische Bauart der Häuser. Eine gewisse Reinlichkeit in den ordentlich angelegten und gut erhaltenen Straßen fällt angenehm auf. Von Quedah geht die einzige Straße aus, welche die Halbinsel von Malacca durchquert; sie führt nach Senggôra im Osten, der nächsten siamesischen Stadt von einiger Bedeutung.

Obwohl es heißt, dass das Land nicht arm an Erzen sein soll, ist doch bisher an die Gewinnung metallischer Schätze nicht geschritten worden; vielleicht ist der Ruf des Erzreichthums, den man Quedah gemacht hat, ein irriger, wie dies nach der geologischen Formation des Territoriums wohl der Fall sein könnte; A. M. Skinner scheint dieses anzudeuten, indem er sagt, dass die eigentlich ertragversprechenden Minen-Districte sowohl im Norden als im Osten nnd Süden schon außerhalb der Grenzen des Sultanates von Quedah fallen. In der Gegenwart beschränkt sich, wie gesagt, die Thätigkeit der Bevölkerung auf Landbau, Viehzncht und Fischerei; dementsprechend gestaltet sich auch die nicht unbedeutende Ausfuhr. Gegenstände der Einfuhr — meist von Penang aus besorgt — sind Baumwollenzeuge und Manufacturen.

# II. China.

## a) Europäischer Colonialbesitz.

### 5. Macao.

*AURORA: (Ankerplatz auf der äußeren Rhede), 21. April 1887.*

*AURORA: (Ankerplatz bei Nine Islands), 27. December 1887 bis 2. Januar 1888.*

Zu den folgenreichsten Fahrten im Zeitalter der großen Entdeckungen gehört unstreitig Vasco da Gamas Umschiffung von Afrika, die Auffindnng des Seeweges nach Indien. Geleitet von einer höheren Eingebung, einem bisher gar nicht seinem vollen Werte nach gewürdigten seemännischen divinatorischen Instincte, hatte Vasco da Gama auf dieser Fahrt im Nordost-Passate des Atlantischen Oceans soweit nach Westen hin ausgebogen, dass sein Schiff die beiden Passate beinahe genau in der Weise durchschiffte, wie man dies jetzt, gestützt auf die wissenschaftliche Erforschnng der Oceane, nnd im Besitze der Erfahrungen von Jahrhunderten, zu thun angewiesen wird [1]; ein in den Regionen des afrikanischen Südcaps seltener günstiger Wind trug Vasco da Gamas Schiff am 22. November 1497 um das gefürchtete *Cabo tormentoso* herum, und »an der Ostküste Afrikas weiter tastend« (Peschel) erreichte der kühne Portugiese Mozambique, von da, unter Führung eines arabischen Lotsen, Mombas, wo der Scheich von Malinda ihn mit einem verlässlichen Führer nach der Malabarküste versah [2]).

---

[1]) Die nächste Wiederholung des von Vasco da Gama im Atlantischen Ocean eingehaltenen Weges führte auch wirklich schon zur Entdeckung Brasiliens.

[2]) *»Roteiro da viagem que fez Dom Vasco da Gama«. Ed. Köpke e Dacosta Paiva Porto 1838.*

Es ist kein Geringerer, als O. Peschel, welcher den Ausspruch that, dass die Portugiesen mit der Umschiffung des südlichen Afrika und der Erreichung von Mozambique ihre letzte große That als Entdecker vollführt haben; »denn seither durchzogen sie Gewässer, wo ein uralter, geregelter Verkehr bis nach Japan schon bestand«. An den Küsten des indischen Meeres in Berührung mit den drei großen asiatischen Weltregionen und volkreichen, geordneten Staaten tretend, richteten nun die Portugiesen ihr Bestreben nicht nach der Entdeckung neuer, bisher unbekannter Welten — so naheliegend es eigentlich hätte scheinen dürfen, dem großartigen, wenige Jahre zuvor stattgehabten Erfolge Christoph Colons etwa durch ebenso kühnes Vordringen gegen Osten nachzueifern, was zur Entdeckung Australiens und vielleicht der westlichen pacifischen Inselregionen hätte führen müssen, — Entdeckungen, die allerdings zum Theile später auch noch durch Portugiesen geschahen, aber erst ein volles Jahrhundert nach der Reise Vasco da Gamas ihren Anfang nahmen. Wohl aber war das Bestreben der Portugiesen, im Süden und Osten Asiens, als der Seeweg aus der Heimat nach diesen Ländern gefunden war, auf das Ziel gerichtet, den gewinnbringenden Handel des Ostens in die Hände zu bekommen; es wurde nicht daran gedacht, mächtige, von dem kleinen Heimatlande der Portugiesen ungeheuer weit entfernte Binnenländer unterwerfen und erobern zu wollen, wie dies die Spanier bald auf dem neuentdeckten westlichen Continente zu unternehmen begannen; hier in Ostasien konnte man sich, um den angedeuteten Zweck zu erreichen, mit der Erwerbung einiger weniger fester Punkte begnügen, um von diesen aus die Überlegenheit zu benützen, welche die eigene Schiffahrt gegen jene der asiatischen Völker, Araber, Hindus, Malayen und Chinesen, unlängbar in hohem Grade besaß, um die reichen, gewinnbringenden Handelsbeziehungen immer weiter und weiter auszudehnen.

Einer jener festen Plätze, auf welche die Portugiesen ihre Handelsmacht im südlichen und östlichen Asien zu gründen beabsichtigten, war das im Jahre 1509 von Diogo Lopez de Sequeira ausgekundschaftete, im Jahre 1511 von dem großen Don Alfonso D'Albuquerque mit Sturm genommene Malacca, eine ausgedehnte, reiche und mächtige malayische Hauptstadt. Die Gouverneure von dem nun zu portugiesischem Besitz gewordenen Malacca befolgten nun fortan die Methode, portugiesische Seeleute auf malayischen, javanischen, und chinesischen Schiffen zur Erforschung der entfernteren, noch unbekannten und von Europäern noch nicht besuchten Handelsplätze, auszusenden[1]); diese kühnen Reisenden waren nun zwar nicht im strengen Sinne die Entdecker der von ihnen besuchten Länder und Orte, wohl aber stammten von ihnen die wertvollen Berichte, auf welche dann das weitere Vorgehen zur Anknüpfung von gewinnbringenden Beziehungen gegründet wurde.

Unter den vom Gouverneur von Malacca, Jorge de Brito, ausgesendeten portugiesischen Exploratoren, gelang es dem Fernaõ Peres d'Andrade, im August des Jahres 1516 in das Delta des Perlenflusses — *Chu-Kiang* — an der chinesischen Küste einzudringen; doch fand er hier bereits einen Landsmann, Duerte Coelho vor (dessen Name späterer Zeit

[1]) Vgl.: O. Peschels Geschichte der Erdkunde, 2. Aufl., herausgegeben von Prof. Dr. Sophus Ruge. München 1877 (pag. 345).

mit der Gründung von Olinda in Brasilien verknüpft wurde; siehe die Reise S. M. Schiffes ALBATROS 1885/86. S. 66). Ja, es heißt sogar, dass schon im Jahre 1514, also noch vor Peres d'Andrade und Coelho, portugiesische Kaufleute chinesische Häfen besuchten, wo sie ihre Waren zwar absetzen, aber das Land nicht selbst betreten durften[1]; doch sind diese letzteren Angaben rücksichtlich der besuchten Häfen etwas vagerer Natur[2], und es ist keineswegs sicher, dass das Delta des Chu-Kiang zu den Orten zählt, welche an der chinesischen Küste schon im Jahre 1514 von portugiesischen Kaufleuten besucht wurden. Wir können mit ziemlicher Sicherheit Duerte Coelho und Fernaõ Peres D'Andrade als die ersten portugiesischen Ankömmlinge in dem wichtigen Delta betrachten, an welchem die seit Alters her größte und wichtigste Seehandelsstadt des chinesischen Südens, Canton, liegt.

Drei und dreiviertel Jahrhunderte zurück reichen also die ersten Beziehungen der Portugiesen zu jener Region, in welcher sich das heutige Macao befindet; eine erste portugiesische Niederlassung entstand auf der Insel Lang-Peh-Kao, gewöhnlich Lampacao genannt, von wo aus die Portugiesen Handelsverkehr mit Chin-Chew, Lianpo, Tamao und der Insel San-Choan[3]) unterhielten.

Auch diese Portugiesen hatten, sowie überhaupt alle Seefahrer in den ostasiatischen Gewässern zu jener Zeit und noch sehr lange Zeit nachher, außerordentlich viel von der kühnen und wohlorganisirten chinesischen Seeräuberei zu leiden; wie mächtig die chinesischen Piraten damals waren, erhellt aus der Thatsache, dass die chinesischen Behörden nicht außerstande waren, den Fremden den erbetenen Schutz zu leihen, sondern durch die Seeräuber selbst so sehr bedrängt wurden, dass diese es unternehmen konnten, Canton, die große und mächtige chinesische Seehandelsstadt, zu blokiren. Von den Portugiesen im Chu-Kiang-Delta herbeigerufen, erschienen portugiesische Schiffe zur Befreiung Cantons, und zum Danke für die geleistete Hilfe in der Noth, erhielten die Portugiesen die förmliche Erlaubnis, sich auf einem kleinen halbinselartigen Ausläufer der Insel Hong-Chan im Chu-Kiang-Delta, definitiv niederzulassen (1557[4]). Die Wahl dieses Punktes, zur Gründung der von den Portugiesen gewünschten bleibenden Niederlassung, basirte auf den nautischen Vorzügen, welche man — für die Verhältnisse der damaligen Schiffahrt — hier vorfand; seit alter Zeit schon war der natürliche Hafen von Ngao-Mên den chinesischen Seefahrern als eine jener

---

[1]) Barros, *Da Asia*, Dec. III, Lib. II, cap. 6, tom. V, dann Galvao, *Tratado dos Descobrimentos* und H. Yule, *Cathai*, p. CXLI. — Siehe auch Peschel, a. a. O. pag. 345.

[2]) »*Quest' anno passato navigarono alla Cina nostri Portoghesi*« (Andrea Corsalis Brief an Lorenzo de Medici; Ramusio, I., 180—181).

[3]) Auf San-Choan (aus welchem Namen in englischem Munde St. John geworden ist, starb der heilige Franciscus Xaverius, der »Apostel des Ostens«.

[4]) Wir halten dieses Datum nach vielen verschiedenen zurathe gezogenen Quellen als das vertrauenswürdigste. Im Jahre 1577, welches häufig angegeben erscheint (so auch bei Peschel a. a. O. pag. 346), mag eine Bestätigung oder Erneuerung des erhaltenen Privilegiums stattgehabt haben; das Datum 1537 (bei Andrée, Geogr. d. Welthandels, II, 307) halten wir für einen Druckfehler. In der wertvollen und reichhaltigen, aber leider schon veralteten Encyklopädie M'Cullochs (*A Dictionary of Commerce and Commercial Navigation*) wird gar 1586 als das Datum der Erwerbung des portugiesischen Niederlassungsrechtes angegeben.

sicheren Zufluchtsstätten bekannt, ohne deren Existenz sich vielleicht in dem Meere der Typhoone eine Schiffahrt nie hätte entwickeln können. Mit einem anderen Namen wurde der beliebte Zufluchtshafen A-Ma-Ngao „Der Hafen der Göttin A-Ma“ genannt; und von dieser Bezeichnung stammt der Name, welchen die Portugiesen ihrer Niederlassung gaben, ohne zu unterlassen, nach iberischer Weise auch zugleich für einen größeren, vollklingenden Titel zu sorgen; dieser ist für Macao: „*Cidade do Santo nome de Dios de Macao*“.

Die Fluss- oder Delta-Insel Hong-Chan (Hiang-Shan nach anderer Schreibweise), war zu jener Zeit völlig unbewohnt, ebenso auch ihr nach Süden sich erstreckender, nur durch einen engen sandigen Isthmus mit derselben zusammenhängender, halbinselartiger Vorsprung[1]), welcher den Portugiesen angewiesen wurde, und auf welchem bald die Stadt Macao emporzustreben begann. —

Die Vortheile, welche die Portugiesen durch die Gestattung ihrer Niederlassung zu Macao erreichten, waren außerordentliche; sie konnten sich hier eigene Häuser bauen, ihrem Cultus ungestört nachgehen, gewinnbringenden Handel treiben, besaßen einen eigenen für die damalige Schiffahrt vollkommen ausreichenden und sicheren Hafen — kurz, sie konnten sich in jeder Richtung ungestört entwickeln; thatsächlich gab sich die portugiesische Gemeinde zu Macao schon im Jahre 1583 eine städtische Organisation, mit einem aus zwei *Juizes*, drei *Vereadores* und einem *Procurador* bestehenden Senate; im Jahre 1628 langte der erste vom Könige von Portugal ernannte Gouverneur, Jeronimo de Silveira, an; aber die chinesische Regierung fuhr fort — vielleicht mit subjectivem Recht — Macao als einen Theil von China zu betrachten; die kaiserliche Regierung setzte Mandarine als die Obrigkeit für die chinesische Bevölkerung der rasch wachsenden Stadt ein, erhob unter dieser Bevölkerung Steuern, ließ durch chinesische Richter Recht sprechen, beanspruchte sogar wiederholt die Jurisdiction auch über die Europäer — lauter Hoheitsrechte, welche die Portugiesen mit Ausnahme der Gerichtsbarkeit über die nichtchinesische Bevölkerung, nicht allzu nachdrücklich zu bestreiten Veranlassung nahmen, solange man sie in ihrem eigenen Handel und Wandel im ganzen und großen ungestört ließ.

Durch Jahrhunderte hindurch hat der eigenthümliche, rechtlich ungeklärte Zustand in der Stellung Macaos zu Portugal einerseits, zu China andererseits gewährt; ja, die staatsrechtliche Frage, ob Macao ein portugiesischer Staatsbesitz, das heißt eine Kroncolonie, oder eine unter chinesischer Landeshoheit stehende, nur mit ausgedehnten Freiheiten ausgestattete fremde Factorei auf chinesischem Boden sei, ist heute noch eine umstrittene und ungelöste[2]). Thatsache ist, dass Portugal vom Jahre 1582 (1563?) an,

---

[1]) Auf diese geographische Beschaffenheit des Terrains von Macao — einer Halbinsel an einer Insel im Flussdelta — ist es zurückzuführen, dass man Macao ebenso oft als Insel, wie als Halbinsel des chinesischen Festlandes bezeichnet findet, da man gewöhnt ist, Deltainseln als Bestandtheile des Festlandes anzusehen und sie nicht dem Inselbereiche der Küste zuzuzählen.

[2]) Eine theoretische Lösung dieser Frage wird hauptsächlich durch die Beschaffenheit der zugrundeliegenden Concessions- oder Vertragsacten — falls solche überhaupt im portugiesischen Besitze sind — zur Unmöglichkeit gemacht. Noch heutzutage wendet die chinesische Diplomatie allen ihren Scharfsinn an die Erfindung und Anwendung möglichst vieldeutiger Ausdrücke und Wendungen, und man fordert

einen jährlichen Tribut von 500 *Taels* (nach anderen 501 *Taels*) für den factischen Besitz von Macao an China zu entrichten hatte; es dauerte bis zum Jahre 1848, dass man diese unwürdige Forderung Chinas willig erfüllte. Die Demüthigungen, welche England im ersten chinesischen, sogenannten Opiumkriege China auferlegte, die erzwungene Eröffnung der seither gemeiniglich „Vertragshäfen" genannten Handelsplätze, und die ebenso erzwungene Abtretung der Insel Hongkong an England, scheinen die moralische Veranlassung gewesen zu sein, dass Gouverneur Ferreira do Amaral im Jahre 1848 die fernere Zahlung des Jahrestributes verweigerte, die chinesischen Zollbeamten aus Macao ausweisen ließ und die Erklärung abgab, er werde die in Macao befindlichen oder noch dahin kommenden Mandarine fortan als die Beamten einer fremden Macht zwar respectiren, aber ihnen keinen Wirkungskreis mehr zugestehen. Gouverneur Amaral büßte seine von berechtigtem Selbstgefühl dictirten und von seiner Regierung gebilligten Schritte mit dem Tode; aber nicht im Kampfe gegen solche, die ein wirkliches oder vermeintliches Recht mit ehrlicher Waffe zu schützen hatten, war es dem portugiesischen Gouverneur beschieden, zu fallen; auf Befehl des chinesischen Viceköuigs von Kuang-Tung (Canton) wurde er in feiger, meuchlerischer Weise ermordet (22. August 1849), als er die, quer über den Isthmus führende Grenzmauer überschritt; sein Kopf wurde nach Canton gebracht, und als Zeichen vollzogener, echt chinesischer Gerechtigkeitspflege öffentlich ausgestellt.

Die Angriffe, welche man zu gleicher Zeit durch chinesische Truppen gegen Macao ausführen ließ, wurden von der kleinen, aber tapferen und europäischer Schule entstammenden Garnison von Macao mit außerordentlicher Bravour zurückgeschlagen, und die Chinesen verloren daran die Lust, sich zu den noch kaum verschmerzten Demüthigungen durch England, noch weitere solche durch das kleine Portugal zu holen.

Selbst diese Ereignisse brachten aber im weiteren Verlaufe der Dinge keine endgiltige Klärung und Lösung der Rechtsfrage zwischen Portugal und China mit sich; den Nachfolgern Amarals gelang es zwar, den neugeschaffenen Zustand aufrecht zu erhalten, und gegenwärtig wird Macao von allen Mächten, China ausgenommen, als wirkliche portugiesische Colonial-

---

und stipulirt jetzt immer eigens, dass in Fällen des Zweifels das in der betreffenden europäischen Sprache abgefasste Vertragspare als der authentische Text zu gelten habe. Wie mag es in dieser Richtung vor beinahe 400 Jahren ausgesehen haben, als weder die chinesische Sprache, noch die zu Winkelzügen geneigte chinesische Staatskunst, noch die gegen Fremde meist chicanöse Richtung des Vorgehens chinesischer Großen so bekannt waren wie heutzutage, und wo man nicht zu fordern hatte, sondern demüthig bitten musste! — F. W. Eastlake, ein Sinologe ersten Ranges, hat z. B. vor kurzem die Übersetzung einer neuerlichen Revision unterzogen, welche W. F. Mayers, „*a Chinese scholar of eminent capabilities*", vom chinesisch-japanischen Friedens- und Handelsvertrage des Jahres 1871 in dem sehr berühmten „*Handbook of the Treaties*" gegeben hat. Eastlake sah sich gezwungen, nicht weniger als neunzehn mitunter sehr eingreifende Abänderungen in der aus achtzehn Artikeln bestehenden Vertragsübersetzung des Mayers vorzunehmen, und sie einzeln sprachwissenschaftlich zu begründen. Dabei bleibt noch immer der eigentliche Sinn eines wichtigen Artikels (XIII), die rechtlichen Consequenzen vorkommender Fälle von Tödtung bei Widerstand gegen gesetzmäßige Arretirung betreffend, völlig im Zweifel. — Im allgemeinen sagt Eastlake über die Sprache des Vertrages: „*The Chinese text of the treaty is more than usually ambiguous, pithy and idiomatic to a degree; so that it is often most difficult to decide upon the exact import of a phrase or paragraph*".

**besitzung** anerkannt; alle Beamten, auch die chinesischen, werden vom Könige von Portugal ernannt, und überhaupt sämmtliche Hoheitsrechte von diesem Souverän ausgeübt; aber China verweigerte ausdrücklich dem im Jahre 1862 unter dem Gouverneur **Guimaraes** endlich zustande gekommenen Vertrage die Ratificirung, in welchem Vertrage die förmliche Abtretung des Territoriums von Macao an die portugiesische Krone, nach endlosen Verhandlungen, von den chinesischen Bevollmächtigten schließlich zugegeben worden war.

Ob von Seite Portugals nach der Verweigerung der Ratificirung des Abtretungsvertrages die Zahlung des — allerdings geringfügigen, aber in rechtlicher Beziehung präjudicirenden — alten **Tributes** wieder neu aufgenommen worden ist, etwa in der Absicht, Chicanen der chinesischen Regierung im Interesse der eigenen Handelsbeziehungen vorzubeugen — hierüber ist es uns nicht gelungen, genügend bestimmte und absolut vertrauenswürdige Angaben aufzufinden [1]).

Die nach Jahrhunderten zählende Zeitdauer, während deren Macao sich Einschränkungen von chinesischer Seite unterworfen hatte, welche einer hochcivilisirten Nation kaum als würdig erachtet werden können — diese Zeitdauer bildet die Periode des Aufschwunges, der Blüte, des wachsenden Reichthumes von Macao; von dem Zeitpunkte an aber, in welchem man sich zu mannhaftem Bestehen auf dem — wirklichen oder vermeintlichen — Rechte aufraffte, an diesem hartnäckig festhielt, von diesem Zeitpunkte datirt die Ära des Verfalles von Macao. Es ist, als ob in der Geschichte dieses Gemeinwesens sich die so häufige Erscheinung des individuellen menschlichen Lebens abspiegeln wollte, dass der kluge, nachgiebige, und wo nöthig unterwürfige, der demüthig lavirende, nur auf seinen Vortheil bedachte Opportunist meist viel sicherer zum Ziele gelangt, gewiss aber angenehmer und unbehelligter sein Dasein verbringt, als derjenige, welcher mit strengem Stolze in dem von **Ihering** so meisterlich und dringend angerathenen »Kampf ums Recht« keinen Zollbreit weicht. Allerdings wird nur derjenige, den im Kampfe um sein Recht ausschließlich edle ethische Motive leiten, unentwegt auf dem Wege der Pflicht verharren; haben hingegen nur Motive untergeordneter Natur oder gar Gewinnsucht ihn geleitet, so wird er den Gewinn, den er am Wege des Rechtes nicht finden konnte, auf dem Wege des Unrechtes suchen. Man muss es nun leider zugestehen, dass die Handelswelt von Macao, als sie durch die seit Eröffnung der chinesischen Vertragshäfen und der Gründung von **Victoria** auf **Hongkong** veränderten Verhältnisse, ihr bisbin bestandenes factisches, nahezu ausschließliches Monopol für den chinesischen Handel vernichtet sah, und allmähliche Verarmung drohte, zu derselben Zeit, zu welcher die Gouverneure

---

[1]) In dem im Jahre 1882 erschienenen VII. Bande von Réclus, *Géographie universelle*, wo durchaus neueste und verlässliche Quellen benützt sind, heißt es allerdings (pag. 509): *Le gouvernement de Péking n'a jamais réconnu la domination absolute du Portugal sur cette presque-isle, et, comme suzerain, il reçoit un impôt fixé par l'Empereur* ***Kanghi*** *à 500 taels, soit environ 3700 fcs., par l'entremise d'un mandarin résident.* Hingegen finden wir in dem siebenten Jahrgang der »*Hongkong Directory*« (1888), einem Werke, welches den Vermerk »*Published by Authority*« trägt, die Stelle: „*About the middle of the 17th century the Chinese imposed, in lieu of presents, a ground rent of 501 taels annually, which* ***appears*** *not to have been paid since the murder of Governer Amaral in 1849*«. Es wäre wohl begreiflich, wenn die portugiesische Regierung — im Falle als die Zahlung des Tributs oder Pachtgeldes nach 1849 wieder aufgenommen worden sein sollte — das Ihrige gethan hätte, um dies nicht allzusehr bekannt werden zu lassen.

Macaos der chinesischen Regierung gegenüber gute Rechte verfochten, sich einem sehr gewinnbringenden, aber abscheulichen und menschenunwürdigen Geschäftszweige zuzuwenden begann, in welchem man Ersatz für die entgehenden, bisher mit großem Gewinn betriebenen Handelsgeschäfte suchte.

Dieser neue Geschäftszweig war der Menschenhandel. *„Les marchands de Macao n'ayant plus à s'occuper de l'expédition des denrées, se mirent à faire le trafic de chair humaine.“* (Réclus.)

Die menschliche Ware, um die es sich hier handelt, waren die chinesischen Coolies (deutsch auch öfters Kulis geschrieben). Wenn noch die Anwerbung und Verschiffung nach fernen Ländern von solchen chinesischen Arbeitern, die sich auf eine Reihe von Jahren verheuern, noch heute fortdauert, auch ihr Schicksal während der Reise und am Orte ihrer Bestimmung mitunter auch jetzt noch ein recht beklagenswertes sein mag, so hat doch durch das energische Eingreifen der Gesetzgebungen der betheiligten Staaten der eigentliche Menschenhandel aufgehört, welcher mit diesen bedauernswürdigen, wohl mindestens ebenso arg wie seinerzeit die Neger misshandelten Geschöpfen früher getrieben wurde. Die Greuel, welche der wieder zum Leben erwachte Sclavenhandel — denn ein solcher war bis vor nicht allzuviel Jahren das Cooliewesen — gezeugt, sind auf das engste mit dem Namen von Macao verknüpft; erst dem Minister João de Andrade Corvo gebürt das hohe Verdienst, im Jahre 1874 die Initiative ergriffen zu haben, um durch geeignete Gesetze[1]) die schändlichen Übel auszurotten, welche hier, durch vielerlei Umstände begünstigt, üppig emporgewuchert waren. Dem Visconde di San Jannario, Gouverneur von Macao zur Zeit der Erlassung der bezüglichen, von den Geboten der einfachsten Menschlichkeit dictirten Gesetze, erwuchs die ebenso schöne als schwierige Aufgabe, an Ort und Stelle das Übel zu unterdrücken.

Dem Wesen der Sache nach ist die vor nahezu einem halben Jahrhundert in Aufnahme gekommene Übung, ostindische und chinesische Arbeiter in großer Zahl nach entfernten überseeischen Ländern als Contractsarbeiter überzuführen, eine directe Folge der Aufhebung nicht allein des Negerhandels, sondern der Sclaverei der Neger überhaupt, in den englischen Plantagencolonien und südamerikanischen Staaten. Für die Arbeiten auf den Plantagen ist der weiße Mann nicht geeignet, und der befreite Neger war für die Arbeit, besonders anfänglich, in keiner Weise zu gewinnen[2]). Sollten die Plantagen nicht verlassen werden, und die Quelle ungeheuern nationalen Reichthums nicht versiegen, so musste an die Herbeischaffung von anderen Arbeitskräften geschritten werden.

Es ist begreiflich, dass man hiefür den Blick nach Ostindien und China richtete; diese großen, übervölkerten Reiche besaßen Menschen genug, welche nicht allein durch verlockende Anerbietungen bezüglich des Lohnes u. s. w., leicht zu gewinnen waren, sondern diese Menschen gehörten zugleich auch Racen an, welche die Beschwerden der Arbeit unter den glühenden Strahlen der tropischen Sonne leichter ertragen; durch Verkehr mit den Fremden

---

[1]) *Relatorio e documentos sobre a abolição da emigração de Chinas contratados en Macáo, apresentado ás Cortes na Sessão Legislativa de 1874, pelo Ministro e Secretario d'Estado dos negocios, da marina e ultramar. Lisboa. 1874.*

[2]) Vgl.: Reise S. M. Schiffes Zrinyi nach Westindien. 1885/86. pag. 64, 159 u. A.

waren übrigens damals, sowohl bei Indiern als bei Chinesen, die strengen Ansichten schon gelockert worden, welche diese Völker sonst fest an ihren heimatlichen Boden gekettet hatten.

Anfänglich war die Anwerbung von solchen Vertragsarbeitern, Coolies, eine Sache, welche auf dem freien Willen der Angeworbenen beruhte; die Art der Verwendung, Entlohnung, Behandlung, endlich der Repatriirung nach abgelaufenem Contracte, wurde aber von den meisten Colonien oder Staaten, nach welchen überhaupt Coolies gebracht wurden, durch Gesetze und Verordnungen geregelt, und den asiatischen Lohnarbeitern dadurch ein gewisser Rechtsschutz gewährt. Allerdings gab es auch unter diesem Schutze noch Enttäuschungen genug für die bedauernswerten Coolies; eine der am häufigsten vorkommenden war jene, dass die Coolies bald gewahr werden mussten, der ihnen versprochene Lohn — hoch scheinend nach den Verhältnissen ihrer Heimat — sei kaum nennenswert nach den Verhältnissen der Colonie oder des Landes, in welchem sie nun eine Reihe von Jahren hindurch schwere Arbeit zu verrichten hatten.

Die Organisation der Anwerbung sowohl, als jene der Auftheilung der Coolies an dem Orte ihrer Bestimmung, artete aber gar bald in einen regelrechten Handel aus.

Die erste, sozusagen amtliche Anerkennung der Berechtigung des Cooliewesens ging von Britisch-Guiana aus, wohin man sich im Jahre 1844 die ersten chinesischen Coolies verschrieb; zu gleicher Zeit richtete Peru seinen Blick auf die chinesischen Arbeiter, da die Folgen des im Jahre 1821 zuerst in vorbereitender Weise erlassenen, dann im Jahre 1855 beschleunigt durchgeführten Sclavereiaufhebungs-Gesetzes [1]), anfingen, sich fühlbar zu machen.

Peru entsendete eigene Agenten, welche mit consularischem Charakter bekleidet wurden, um Coolies in großer Zahl anzuwerben. Auch Cuba folgte bald dem gegebenen Beispiel, und die ersten chinesischen Coolies kamen in Havanna auf zwei Schiffen aus Amoy im Jahre 1847 an. Vom Jahre 1847 bis zum Jahre 1856 machte der Coolie-Export nach verschiedenen Ländern und Colonien rapide Fortschritte, — *„without attracting much notice"*, sagt R. Wilson (in der *Enc. Brit.*), doch hatte schon im Jahre 1852 Sir John Bowring, damals britischer Consularvertreter Englands in Canton, an Lord Malmesbury berichtet: *„Such horrors, miseries, and atrocities of every kind, such horrible mortality, such acts of piracy and assasination, have been associated with the transport of Coolies to forreign regions, that common humanity will not permit us to remain indifferent to what is passing"*. Aber nicht allein über die Greuel, welche während der, durch keinerlei gesetzliche Bestimmungen geregelten Überfahrten der Coolies statthatten, auch über die Behandlung der unglücklichen Coolies in einzelnen Ländern, namentlich auf Cuba [2]) und in Peru, wurden die entsetzlichsten Dinge bekannt. Aus dem

[1]) Nach der Unabhängigkeitserklärung ging man in Peru sofort an die Erlassung eines Gesetzes, welches bestimmte, die Sclaven hätten in Leibeigenschaft zu verbleiben; ihre Kinder sollten mit dem 50. Lebensjahre frei werden, und erst die Enkel schon als Freie ihr Leben beginnen. Es ist dies das langathmigste unter den uns bekannt gewordenen Emancipationsgesetzen. Im Jahre 1855, unter Pres. Castilla, wurde aber die allgemeine Abschaffung der Sclaverei in Peru decretirt.

[2]) Professor Dr. Heinrich Hillyer Giglioli drückt die Ansicht aus, dass im allgemeinen Cuba das Land sein mag, wo die chinesischen Coolies am härtesten

letzteren Lande wurden die grässlichsten Grausamkeiten, wahrhafte Greuel bekannt. So hart und unmenschlich das Los der Coolies in Peru war, welche auf **Plantagen** verwendet wurden, so war diesen Unglücklichen doch ein beneidenswertes Schicksal im Vergleiche zu jenem ihrer Landsleute geworden, welche man, **gegen die Bestimmungen des Heuervertrages**, nicht beim Feldbau auf Plantagen verwendete, sondern in die **Guanogruben** auf die Chinchasinseln brachte. — Das Verschiffungsgeschäft lag zur Zeit, von welcher wir hier sprechen, zu Beginn der Fünfzigerjahre, noch größtentheils in englischen Händen, wie dies auch gegenwärtig, allerdings unter dem Walten strenger, von den Hafenbehörden genau überwachter Gesetze der Fall ist; **englischen Kapitänen von Coolieschiffen**, Männern, die durch ihren schweren Beruf, sowie durch die unerbittliche, oft grausame Strenge, welche sie auf ihren Schiffen gegen ihre lebende Fracht entfalten mussten, gewiss abgehärtet genug gegen die Leiden der Coolies waren, gebürt gleichwohl das Verdienst, die Aufmerksamkeit der englischen Behörden durch ein von mehreren unter ihnen gezeichnetes, umständlich abgefasstes Memorandum, auf die jeder Beschreibung spottenden Zustände hingelenkt zu haben, welche auf den Chinchasinseln in den Guanogruben herrschten. Man rechnete sich es dort als ein Verdienst an, dass die Aufseher, welche über die Arbeit der einzelnen Abtheilungen von Coolies zu wachen hatten, ihre 5' langen Ochsenziemer **vor 4 Uhr nachmittags** nur zur Strafe anwenden sollten; **nach** dieser Stunde aber war das erwähnte Marterinstrument nicht als Werkzeug der Strafe, sondern zur Anspornung der schwächeren oder lässigeren Coolies unausgesetzt im Gebrauche; Vorstellungen oder gar Widersetzlichkeit führten zu barbarischen Züchtigungen — *»flogging, little short of murder«*. Die Coolies auf den Chinchasinseln lebten ein Dasein der Verzweiflung; Selbstmorde *en masse* kamen vor, indem die Leute absichtlich bei der Arbeit Verschüttungen herbeiführten, bei welchen viele von ihnen zugleich den erwünschten Tod fanden; Vergiftungen durch Opium, Zusammenraffen der letzten Kräfte, um die Klippen zu erreichen, von welchen aus der todtbringende Sturz in die Wellen des Meeres vollführt werden konnte, waren an der Tagesordnung. Man berechnet, dass von den 4000 Coolies, welche (bis zum Jahre 1860) in vertragsbrüchiger Weise auf die Chinchasinseln gesendet worden waren, nicht ein einziger in anderer Weise als durch den Tod Erlösung fand....

Als diese erbarmenerweckenden Zustände zuerst in ihrer vollen Brutalität zu Hongkong bekannt wurden, war **Sir John Bowring** Gouverneur dieses wichtigen englischen Besitzes geworden; er zögerte keinen Augenblick, zu vorläufiger Abhilfe einen Schritt zu thun, durch welchen er bewusstermaßen seine gesetzlichen Befugnisse als Colonialgouverneur bei weitem überschritt; er erließ nämlich durch eine Proclamation ein **förmliches Verbot** für die Schiffe der englischen Flagge, sich an dem Transporte von Coolies nach den peruvianischen Chinchasinseln zu betheiligen.

---

behandelt wurden. »*E colà forse, ove vennero più maltrattati; rammenterò che nel marzo 1872 un decreto del Capitano Generale di quest'isola, ove i Cinesi sommavano a circa 35.000, rese schiavi anche quelli, i quali, scampati al martirio di otto anni* (acht Jahre war die in Cuba übliche Vertragsdauer) *erano ridivenuti liberi. Erano costretti a sceglersi un padrone pel quale dovevano lavorare per un salario di 4 $ al mese.* (ebenso viel oder so wenig, als die Coolies während der Vertragsdauer erhielten); *è noto, che i Cinesi liberi guadagnavano da 10 a 15 $ mensilmente!* «

Dieses Verbot wurde von der heimischen Regierung bestätigt, und im Jahre 1855 erfloss das Gesetz, welches unter dem Namen „*Chinese Passengers Act*“ bekannt ist. Strenge Bestimmungen dieses Gesetzes regelten für alle Seereisen mit mehr als 20 chinesischen Passagieren an Bord, oder für längere Fahrten als solche von 7 Tagen, die Zahl der je nach Größe des Schiffes zulässigen Passagiere, die Verpflegung, letztere bis in das kleinste Detail, Speiseordnung u. s. w. Dem Coolietransporte war damit eine bishin sehr lucrative Seite benommen; denn diese hatte eben in dem Aufnehmen übermäßig vieler Leute und außerordentlich schlechter und karger Ernährung derselben während der langen Reise ihre hauptsächlichsten Wurzeln gehabt. —

Die Wirkung des englischen *Chinese Passengers Act* war unmittelbar die, dass die englischen Schiffe sich von dem Cooliestransporte nach und nach zurückzogen, der Transport von Coolies nach Peru und Cuba aber ausschließlich an Schiffe überging, welche ihre lebende Ladung fortan in Macao einnahmen, wo das englische Gesetz nicht galt und wo Agenten für die Lieferung — Anwerbung konnte man schon seit längerer Zeit nicht mehr richtigerweise sagen — von Coolies sich in großer Zahl etablirten.

In eigenen Depôts, für welche man in Macao dem einstigen afrikanischen Sclavenhandel den Namen von *Baraeões* entlehnte, wurden die mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln zusammengebrachten, zur Verschiffung bestimmten Coolies eingepfercht. Es steht fest, dass sich die Cooliesagenten Macaos nicht allein der Verleitung zum Hazardspiel — welchem der Chinese kaum wiederstehen kann — dann des falschen Spieles, sondern auch selbst des offenen Menschenraubes bedienten, um ihre gewinnbringende menschliche Ware zu erlangen und ihre Depôts zu füllen. Piratendschunken lieferten ihre eigens zu diesen Zwecken gemachten Gefangenen an die *Baraeões* gegen Bezahlung ab. Auf das elendste gehalten, erwarteten die armen Opfer den Augenblick, bis ihre Anzahl eine genügende war, um eingeschifft zu werden. „*Ils sont là, attendant le depart, la figure decomposée, le corps aux couleurs blêmes; à peine vêtues de guenilles pourries, ils portent le cachet de la plus hideuse misère, et gisent dans la plus abominable infection.*“ (De Beauvoir, Voyage autour du monde.“ 1870.)

Nach der Erlösung aus dem entsetzlichen Aufenthalt, welchen die *Baracões* boten, kamen die Greuel der viele Monate währenden Seereise. Mit vollem Rechte gibt der gelehrte Verfasser der Beschreibung der Weltumseglung, die von der königlich italienischen Corvette MAGENTA in den Jahren 1865—1868 vollführt wurde, Prof. Dr. Giglioli, seinem edlen patriotischen Schmerze darüber vollen Ausdruck, dass auch die Flagge seines schönen und geliebten Vaterlandes unter jenen zu finden war, die sich von Macao aus an der Verschiffung von Coolies lebhaft betheiligten [1]). Er führt einige Bei-

---

[1]) „*Vengo ora all' obbrobriosa tratta dei coolies, che fu per molti anni la vita di Macao ... macchiando in modo vergognoso il vesillo lusitano e talvolta anche alcune altre bandiere, tra cui visi con dolore la nostra!*“ Ähnlich an anderer Stelle, wo von dem Menschenraube die Rede ist, welcher von Peru aus auf Inseln der Südsee in schwunghaftem Maßstabe stattfand, bevor die chinesische Coolies-Auswanderung begonnen hatte, Peru und namentlich die Chinchas-Inseln mit Arbeitskräften zu versehen. Dort sagt Dr. Giglioli bei Erwähnung der entsetzlichen Verzweiflungsscenen, denen die Geraubten nach Erkenntnis des bevorstehenden Schicksals sich hingaben: „*Col rossore al viso udii più volte al Callao ed a Valparaiso raccontare cinicamente quelle scene atroci da capitani mercantili italiani, i quali erano stati fautori di quelle tragedie e non pensavano di aver fatto male!*“

spiele an [1]), aus welchen auf die Verhältnisse geschlossen werden kann, unter denen diese Cooliereisen sich im allgemeinen vollzogen. —

Obwohl nun das Gouvernement von Macao von Zeit zu Zeit Bestimmungen traf und Verfügungen erließ, welche den allerschreiendsten Misständen bei der Anwerbung und Verschiffung der Coolies steuern sollten, so waren diese Bestimmungen doch meistens leicht zu umgehen, und die Agenten des Gouvernements waren nur allzu häufig bei der Ausführung der erlassenen humaneren Bestimmungen pflichtvergessen, oder — wie Wilson dies sehr hübsch auszudrücken weiß — *»miope or short-handed«*. Großer Geldgewinn sollte hier durch untergeordnete, schlecht bezahlte und von dem schützenden Begriffe der Standesehre keineswegs durchdrungene Beamte verhindert werden; es ist solches stets und überall eine missliche Sache gewesen; die Summen, welche beim Cooliehandel zu gewinnen standen, waren eben sehr bedeutende. Professor Giglioli gibt folgende Durchschnittsangaben. Dem Agenten, welcher die Coolies in den *Baracões* sammelte, kam der einzelne Coolie auf etwa 25—30 Dollars zu stehen und wurde ihm bei der Einschiffung mit 60—70 Dollars vergütet; dieser Wert, welchen das Stück Menschenware nun bei Antritt der Reise erreicht hatte, erhöhte sich durch die Kosten der Fahrt, die Verringerung der Anzahl der Coolies durch die oft enorme Sterblichkeit an Bord, bis gegen 200 Dollars; der Übernahmspreis — um nicht zu sagen Verkaufspreis — am Bestimmungs- oder Ankunftsort war aber 300—500 Dollars.

Der Ersteher des Coolies hatte sich nun an dessen, auf eine bestimmte Anzahl von Jahren verheuerte Arbeitskraft zu halten, um seinen Übernahmspreis und nebst dem Unterhalte und der Bezahlung des Coolies noch Gewinn herauszuschlagen. Auch anderweitige gewinnbringende Geschäfte, als die directe Übernahme von Coolies, wurden an diesen wahrhaftigen Sclavenhandel geknüpft; so z. B. war in Havanna ein Mann bekannt, welcher sich eine

[1]) *»Una volta in mare, alla disposizione di un capitano rare volte accessibile ai scrupoli, il quale un poco per voler economizzare sul vitto, un poco per la paura generata da tragici precedenti, li trattava alla meglio come animali pericolosi — l'orrida realtà appariva agli illusi, le sofferenze di fame e di sete inferocivano i più rassegnati, ovvero una nostalgia manica prendeva i pochi partiti volontariamente. Assai meno ci vorebbe per provocare aperto ammutinamento, e questo si tentava quasi sempre; nel più dei casi il capitano e l'equipaggio armati, trionfavano, e qualche diecina di vittime veniva gettata ai pesci-cani, i quali con sicuro istinto non abbandonavano mai (fui assicurato) una nave di coolies. Citerò un caso: il bastimento portava pur troppo bandiera italiana, e trafficava fra Macao e Callao; il capitano aveva ridotto le razioni, alcuni dei Cinesi più tranquilli cercarono di fargli intendere che quanto passava non bastava al loro nutrimento: il capitano non volle transigere, ed un giorno a metà del Pacifico i coolies affarrati si ribellarono; furono però soprafatti e gettati nella stiva, ove per varie ore subirono il fuoco dei moschetti del capitano e dei suoi marinai; ristabilita la calma si trovò che circa un terzo del carico (credo 300) erano morti o feriti; questi ultimi morirono tutti prima di sera, cioè furono gettati in mare! Ecco quanto ero cinicamente raccontato nel giornale di bordo! Ebbi questo caso da fonte sicura. Altre volte invece erano i Cinesi che vincevano, ed allora come nel caso della MARTA, e in quello della TERESA, discusse nel parlamento nazionale, l'equipaggio era in parte o totalmente massacrato ed i Cinesi cercavano di raggiugere le coste del Kwang-Tung. — Talvolta. come nei famosi casi del NAPOLEONE CANEVARO e della DOLORES UGARTE, ridotti alle disparazione i coolies davano fuoco alla nave e vi erano abbandonati dall equipaggio che cercava uno scampo nelle lancie, lasciando perire i Cinesi miseramente nel fuoco o nell' aqua; nel caso della Dolores Ugarte essi erano 600!* u. s. w.

Viertelmillion Dollars auf die Art erworben hatte, dass er bei der Ankunft der Coolieschiffe die Kranken und Arbeitenunfähigen, von denen es nach der anstrengenden Überfahrt immer eine gute Anzahl gab, zu niedrigen Preisen oder oft auch ganz umsonst übernahm, sie heilen und pflegen ließ, und dann mit enormem Gewinne an dem Übernahmspreise, weiter vergab. —

Häufig kam der Fall vor, dass Verbrecher der elendesten Sorte sich als Coolies einschifften, in der Absicht, eine Meuterei hervorzurufen und sich dann des Schiffes zu bemächtigen; eine im März 1871 zu Hongkong abgeführte Untersuchung gegen einen chinesischen Rädelsführer bei der Meuterei, die an Bord des von Macao ausgesegelten französischen Schiffes NOUVELLE PÉNELOPE stattgehabt hatte, stellte zur Evidenz fest, dass zwar eine Anzahl solcher vorsätzlicher Meuterer, welchen der Kapitän und sieben Mann der europäischen Bemannung zum Opfer gefallen waren, sich unter den Coolies befunden hatten; aber ebenso blieb nicht der geringste Zweifel an der Thatsache, dass mehr als ein Drittel der Coolies gewaltsam zu Coolies gemacht und verrätherischerweise an Bord festgehalten worden waren, *„had been kidnapped and were feloniously held in bondage.* (Wilson.) Ein officielles und in die Öffentlichkeit gelangtes Commentar dieses Falles sprach aus, dass, wenn auch die Absichten und Verfügungen des Gouvernement von Macao die bestgemeinten sein mochten, sie doch in solchem Umfange todter Buchstabe blieben, um aus den Cooliegeschäften nichts anderes zu machen *„simply a slave trade, and a disgrace to any Christian Governement, that permits its perpetration within its jurisdiction“.*

Wie schon weiter oben erwähnt, hat die portugiesische Regierung endlich der schmachvollen Rolle ein Ende bereitet, welche das zu wahrem Sclavenhandel ausgeartete Cooliegeschäft in Macao spielte; gegenwärtig, durch das Zusammenwirken der mit der chinesischen Regierung im Vertragsverhältnisse stehenden Seemächte und der chinesischen Regierung selbst, ist die chinesische Auswanderung auch für die Contractsarbeiter, Coolies, in Bahnen gebracht worden, welche wenigstens den directen, gewaltsamen Seelenverkauf ausschließen; die Verschiffung der Auswanderer ist an gesetzliche Bestimmungen gebunden, welche meist dem *Chinese Passangers Act* nachgebildet sind, und dieses Verschiffungsgeschäft ist beinahe ganz in die Hände der Engländer zurückgekehrt; die Anwerbung findet in Macao nicht in größerem Maße statt, als in chinesischen Häfen, unter der Aufsicht chinesischer Behörden, welche die Verpflichtung haben, die Auswanderer genau über die Natur des Contractes aufzuklären, den sie einzugehen im Begriffe sind.

Macao ist also jetzt nicht mehr das Centrum der chinesischen Arbeiterauswanderung, was es längere Zeit hindurch war, und wodurch ein ernster Schatten auf die sonst ehrenhafte Geschichte dieser portugiesischen Niederlassung geworfen wird; aber immerhin mag Macao auch heute noch ein gutes Contingent zu jenem Theil der Auswanderung stellen, welcher durch die Noth zu diesem Auswege gezwungen wird. Denn meist ist es die Spielhölle, in welcher das traurige Geschick des auswandernden Chinesen bestimmt wird — und kaum ein Ort an der chinesischen See mag so reich an Spielhöllen sein, wie eben Macao.

Die äußerst zahlreichen öffentlichen Spielhäuser haben aber nicht allein zur Zeit des schwunghaften Cooliegeschäftes hier ihre Rolle gespielt, sondern sie bestanden schon früher und floriren auch gegenwärtig; ihr Pacht bildet eine der Haupteinnahmen der Colonialregierung, und ihr Bestehen, sowie die

reichen Erträgnisse, welche sie abwerfen, wird sofort erklärlich, wenn man erfährt, dass weitaus der größte Theil der Bevölkerung von Macao aus Chinesen besteht.

Die Zahl der in Macao lebenden Chinesen soll jetzt gegen 70.000 betragen; außer den Chinesen setzt sich die Bevölkerung von Macao noch aus Portugiesen und wenigen Fremden zusammen. Die Portugiesen werden strenge in solche unterschieden, welche entweder in Europa geboren wurden oder in Macao selbst von rein portugiesischen Eltern abstammen, und anderseits in Mischlinge von portugiesisch-chinesischer Abkunft und deren Descendenz. Man rühmt diesen portugiesischen Mischlingen sehr tüchtige, intellectuelle und moralische Eigenschaften nach; diejenigen unter ihnen, welche in Macao selbst in dem sehr schlecht besoldeten [1]) Dienste des Colonialgouvernements stehen, haben allen Grund, bezüglich des Fortkommens mit Neid auf ihre zahlreichen, über ganz Ostasien verbreiteten Stammesbrüder zu sehen, welche in den Handlungshäusern, industriellen Etablissements u. s. w. der großen Plätze, sowie auch als Beamte der Verkehrsanstalten, öffentlichen Bureaux u. s. w. sehr geschätzt sind und guten Erwerb finden. Die Chinesen Macaos sind zum Theile als portugiesische Unterthanen declarirt, der weitaus größten Zahl nach aber nicht naturalisirt und zahlen in letzterem Falle eine eigene Steuer.

Eine detaillirte Statistik der Vertheilung der Bevölkerung Macaos in die eben erwähnten Stammeskategorien ist uns leider nicht zugänglich geworden, und besteht vielleicht auch gar nicht. Aus dem Jahre 1879 liegen nur die folgenden kärglichen Daten vor: Chinesen 63.532; Portugiesen — ohne Unterscheidung bezüglich der Reinheit der Abstammung — 4476; fremde Europäer 78; im ganzen 68.086. Wenn wir hiemit die Angabe vergleichen, welche wir an anderer, ebenfalls vollkommen verlässlicher Stelle finden, dass im Jahre 1871 die Bevölkerung europäischer, reiner und gemischter Abstammung, die Zahl von 5375 Personen betragen haben soll, während man 53.761 Chinesen zählte, welche ihre Wohnsitze am Lande, und 10.268 Chinesen, die auf Flotauten lebten, so ergibt sich, dass die Bevölkerung von Macao der Gesammtzahl nach ziemlich stationär zu bleiben scheint, dass aber die Zahl der Europäer eher in Abnahme, jene der Chinesen hingegen in einer — allerdings geringen — Zunahme, begriffen sein mag.

Für eine Zunahme der Bevölkerung, namentlich des europäischen Theiles derselben, ist eben in einer Stadt keine Veranlassung vorhanden, welche ihre Bedeutung als thätiger Handelsplatz eingebüßt hat, und wo aus mannigfachen Gründen wenig Aussicht vorhanden ist, dass sich die Verhältnisse des Erwerbes und des Gewinnes wieder zum Besseren gestalten sollten.

Die Eröffnung der chinesischen Vertragshäfen, die Gründung und das fabelhafte schnelle Aufblühen von Victoria auf Hongkong, haben die natürliche Folge gehabt, dass Macao als Handelsstadt sozusagen ruinirt worden ist; die seit dieser Zeit auch eingetretenen Änderungen in den Bedingnissen der Schiffahrt haben noch dazu beigetragen, den immer mehr verschlammenden

[1]) *A chaque pas, des édifices imposants. Ce sont d'anciens convents de moines et de réligieuses, transformés aujourd'hui en casernes sans soldats, en musées sans aucun des trésors qu'ils sont destinés à héberger, en bureaux, ceux-là bien fournis d'employés, qui meurent de faim.* (*Alex. Hübner*, *Promenade autour du monde*, II. Bd. VII. Macao).

seichten Hafen von Macao veröden zu machen. Dasjenige, was an Handelsthätigkeit gegenwärtig noch in Macao entfaltet wird, ist beinahe ausschließlich in den Händen der Chinesen, und ebenso beschränkt sich die Schiffahrt beinahe nur auf die chinesischen Küstenfahrer und kleinere anderweitige Fahrzeuge, unter anderen die täglich nach Hongkong und dreimal wöchentlich nach Canton verkehrenden Localdampfer, da jedes nur einigermaßen größere Schiff gegenwärtig in allzu beträchtlicher Entfernung von der Stadt zu ankern gezwungen ist, und auf diesen entfernten Ankerplätzen, je nach der Jahreszeit und den Windverhältnissen, die Communication zwischen den Rheden und der Stadt sich häufig sehr schwierig gestaltet.

Von mancher Seite wird wohl auch der rapide Verfall des Handels von Macao, nebst den obigen Ursachen, auf die absolutistische und centralistische Regierungsweise der Colonie zurückgeführt. Namentlich die Engländer, stets Feinde jeder Bevormundung, tadeln die Vereinigung aller Gewalten in den Händen des — immer eine hohe militärische Charge bekleidenden — Gouverneurs. *„The military Governor is the supreme ruler in Macao; he is the President of the board of the Exchequer, the Commandor-in-chief of the Army and Navy, the Moderator of the Municipality, the President of the Board of Justice and of Health, and the Minister Plenipotentiary to China, Siam and Japan. This system of centralisation has to a very large extend tended to work the commercial ruin of Macao....“* (*H'gk'g. Direct. J.* 1888.)

Zu den Anstrengungen, welche gemacht wurden, um dem verfallenden Handel Macaos einigermaßen wieder aufzuhelfen, gehörte die Erklärung Macaos zum Freihafen: doch scheint auch diese Maßregel von geringem Erfolge gewesen zu sein; wie überall, so auch hier, kehrte der Warenzug nicht auf einen Weg zurück, von welchem er einmal abgezogen worden war. Die Eigenschaft Macaos als Freihafen und die geringe Beachtung, welche die relativ wenig bedeutende Handelsthätigkeit Macaos in den großen Emporien Hongkong, Canton u. s. w. findet, erschwert es für uns, ein genaues, durch entsprechende Zifferngruppen illustrirtes Bild über die Beschaffenheit und den Umfang des Handels zu gewinnen, welchen Macao in der Gegenwart betreibt. Wir müssen uns mit den folgenden spärlichen Angaben begnügen, und dürfen dies aber auch, angesichts der Natur unserer Aufgabe, gewissermaßen mit leichtem Herzen thun, da ja doch endlich und letztlich in Macao sowie für andere so auch für uns „nichts zu holen ist“.

Der Gesammtumsatz in Einfuhren und Ausfuhren zusammen, soll seit der Mitte des vorigen Jahrzehntes etwa den jährlichen Wert von 1,536.000 £ erreichen; Thee nimmt eine hervorragende Stelle unter den Ausfuhren ein, und der Wert dieses Artikels mag in der jährlichen Gesammtausfuhr mit 700.000 bis 800.000 Dollars figuriren. Einige Seidenindustrie und Cementfabrication ist in Macao vorhanden, deren Erzeugnisse ebenfalls zur Ausfuhr kommen. Die Einfuhren bestehen aus den Artikeln europäischer Industrie, welche für die chinesische Bevölkerung und noch mehr für die, allerdings an Zahl nur geringen Europäer eine Nothwendigkeit sind; auch die Einfuhr von Lebensmitteln mag ansehnlich sein, da die Stadt kein eigenes Umgebungsterritorium besitzt, welches ihre Einwohnerschaft mit Lebensmitteln versorgen könnte. Die Einfuhr von Monopolsgegenständen der Regierung, wie Salz, Opium, Schießpulver u. s. w., ermöglichen den geschickten chinesischen Schmugglern die Realisirung ansehnlicher Gewinne; wir finden bei einem sehr objectiven englischen Beschreiber der Verhältnisse von Macao die Stelle: *„Much of*

*the actual trade is more or less of the nature of smuggling*“. Mit dem Ausfuhrshandel von Thee ist ein industrieller Erwerbszweig in Macao in innigster Verbindung, nämlich die Vorbereitung und Verpackung der zur Ausfuhr bestimmten Ware, die über Canton in größeren Partien ohne Detailverpackung bezogen wird. Der Richtung nach beschränkt sich der Außenhandel von Macao auf die Nachbarhäfen Canton und Hongkong, dann auf Batavia und Goa.

Wir haben schon angedeutet, dass die Colonialregierung eine ihrer Haupteinnahmen aus den Pachtgeldern zieht, welche von den licentiirten Inhabern der öffentlichen Spielhäuser erhoben werden. In der Gesammtsumme der öffentlichen Einnahmen vom Jahre 1885/86, welche in der Höhe von 358.430 *Milreis* (nach dem Curswerte von 720 Reis gleich einem Dollar, 497.820 Dollars) ausgewiesen wurde, entfielen nicht weniger als 110.500 *Milreis* auf die Pachtgelder der „*Fantans*“ oder Spielhäuser; nahezu der gleiche Betrag ergibt sich aus der Summe der Einnahmen für verschiedene Lotterien und als Ergebnis des Opiummonopols (letzteres mit 36.550 *Milreis*). Das erübrigende Drittheil der Einnahmen besteht aus Chinesentaxen, den Erträgnissen der schon früher erwähnten Staatsmonopole, dann noch jenen des Fischerei- und Austernfang-, sowie eines Monopols für den Verkauf des von den Chinesen hochgeschätzten Schweinefleisches, Stempelgebüren, Taxen auf die Gehalte der Beamten (23.458 *Milreis*), Strafgeldern, u. s. w. Wie man sieht, sind also die Auflagen, aus denen sich die staatlichen Einnahmen der Colonie zusammensetzen, theils drückender, theils unmoralischer Natur. Der fiscalische Geist, welcher das Steuerwesen Macaos beherrscht, kann sich aber nicht einmal auf einen günstigen materiellen Erfolg berufen; denn die Finanzlage der Colonie ist nichts weniger als günstig. In früheren Zeiten hatte Macao eine große Einnahme von einer Lotterie, welche unter dem Namen der *Vi-sing* (*vea-seng*)-Lotterie bekannt war, und unter den Chinesen auch außerhalb von Macao sehr zahlreiche Freunde hatte; das Jahreserträgnis soll im Jahresdurchschnitte zwischen 300.000 und 400.000 Dollars betragen haben. Die Theilnahme an dieser Lotterie war in Canton sowie überhaupt in China streng verboten; die Folge dieses Verbotes war nur die, dass die Betheiligung der Chinesen Cantons durch eigene in Macao sesshafte Agenten eine umso lebhaftere war, und die Lotterieregie von Macao glänzende Einnahmen hatte. Während des letzten französisch-chinesischen Krieges (wegen Tonking), erlaubte nun der Vicekönig von Kuang Tung (Canton) die Etablirung dieser *Vi-sing*-Lotterie in Canton selbst, um den Fonds für die Errichtung von Vertheidigungswerken an der *Bocca Tigris*, der Mündung des Perlen- oder Cantonflusses, zu gewinnen; dies brachte den Finanzen Macaos einen tödtlichen Schlag, denn weder die Chinesen Cantons noch jene aus dem Reiche brauchten nun ihr Geld nach den Lotto-Collecturen Macaos zu schicken, um ihre Spiellust zu befriedigen. Im Budget des Jahres 1885/86 ist das Erträgnis der *Vi-sing*-Lotterie nur mehr mit 30.000 *Milreis* eingestellt, während dasselbe in früheren Zeiten manchmal einer halben Million nahe gekommen war. Diese Haupteinnahme ist also für alle Zeiten geschwunden. Die Hauptlast der Colonie aber ist geblieben, nämlich die Verpflichtung, für die Bedürfnisse des portugiesischen Theiles der Insel Timor im Sundaarchipel aufzukommen, welcher Besitz eine politische und finanzielle Dependenz von Macao bildet. Es heißt, dass in den vergangenen, finanziell besseren Zeiten, als Macao nach Befriedigung der

eigenen Bedürfnisse und der stets recht erheblichen Ansprüche Timors noch Überschüsse hatte, diese unerbittlich von der Regierung des Mutterlandes abgefordert wurden; gegenwärtig aber arbeiten Macao und Timor zusammen unter dem Drucke eines sehr bedeutenden Deficites. Den oben angegebenen Summen an Einnahmen Macaos mit 497.820 Dollars, stehen Ausgaben für Macao und Timor zusammen von nicht weniger als 647.461 Dollars gegenüber. Jetzt ist es also das Mutterland, welches helfend eingreifen muss. Vom Jahre 1856/57 bis zum Jahre 1872/73 hatten sich die Jahreseinnahmen Macaos von 104.643 auf 380.012 Dollars, die Ausgaben aber in der gleichen Periode von 69.757 auf 266.344 Dollars erhöht; von da an, als der Cooliehandel beschränkt und aufgehoben wurde, scheint die Störung im finanziellen Gleichgewichte eingetreten zu sein, und gegenwärtig wird die Finanzlage von autoritativer Seite als *„desperate if not altogether hopeless“* bezeichnet. (*Enc. Brit. XV. 1883* und *H'gk'g. Direct. J. 1888.*)

Diese bedauerlichen Gestaltungen, welche die commerziellen und finanziellen Verhältnisse von Macao angenommen haben, dürften kaum so bald einer Besserung entgegengehen. Dieser Überzeugung kann sich der fremde Reisende, den sein Weg nach Macao geführt hat, kaum verschließen, wenn er einmal die Aufschlüsse erhalten hat, welche sich in den oben angegebenen Daten wiederspiegeln. Man scheidet deshalb von Macao mit einer Art von wehmüthigem Gefühle über den unaufhaltsamen Verfall dieser einst so mächtigen Stadt [1]), die den ganzen Verkehr des Westens mit dem Reiche der Mitte vermittelte, von welcher aus so vieles für Verbreitung christlicher Sitte geschah und die noch heute so manche angenehme Eigenschaften zeigt, welche ihr die Sympathie des Besuchers gewinnen, während zugleich ihre Denkmale an vergangene große Zeiten und dahingeschiedene große Männer mahnen.

Schon der Anblick der Stadt, die ihrer Lage nach sehr häufig mit Cadix verglichen wird, hat etwas Fesselndes. Vom hochgelegenen Castell S. Francisco, welches auf steil abfallendem, schön bewachsenem Abhange erbaut ist, wird im NO der weiläufige sanfte Bogen begrenzt, den die *Praya*, der Strand oder Quai, bildet; an diesem Bogen ziehen sich malerische, in heiteren Farben prangende Gebäude enggeschlossen hin, unter ihnen manche von imposantem Aussehen, so namentlich das in der Mitte der Praya gelegene palastartige Gebäude des Gouverneurs. Es hat nicht an Bewunderern gefehlt, welche der Versuchung erlagen, den Anblick von der Rhede auf die *Praya* Macaos in Parallele mit der im vollen Wortsinne unvergleichlichen *Chiaja* Neapels zu bringen; aber nachdem wir das Glück hatten, beide Bilder aus eigener Anschauung in uns aufnehmen zu können, wollen wir nicht anstehen dem Grafen Hübner aufrichtig beizustimmen, welcher die erwähnte Gleichstellung als eine *„hypérbole un peu forte“* bezeichnet, und meint, die *Praya* Macaos sei viel eher an die *Junqueira* Lissabons gemahnend.

Nach SW zu schließt die Curve der *Praya* mit dem kleineren Fort Bomparto ab, und hoch über die Häusermassen der Stadt empor ragen die Wälle und befestigten Thürme des altartigen, und den heutigen Zerstörungs-

[1]) *„Tout conspire pour la ruine de Macao. C'était pourtant le grand emporium des prémiers marchands portugais; c'était, depuis la moitié du seizième siècle, pour l'extrême Orient, un foyer de science catholique. C'est encore aujoud'hui le lieu qui rattache ce rameau de la race portuguaise à la foi et à la civilisation.“* (Hübner, a. a. O.)

mitteln wohl nicht mehr angemessenen, aber höchst malerischen Anblick bietenden Forts *Monte*, *Sao Paulo do Monte* mit seinem vollen Namen. Gewissermaßen im Centrum der Halbinsel gelegen, welche den portugiesischen Bereich bildet, beherrscht das Fort *Monte* die ganze Halbinsel. Höher als Monte aber liegt noch eine kleine Batterie, auf der *Guya*-Anhöhe, nahe an der nordöstlichen Begrenzung der Halbinsel, und hier ist auch ein auf 13 Seemeilen weit sichtbares Leuchtfeuer errichtet worden.

Von der *Praya* an, welche die nach SO gewendete Begrenzung der Halbinsel einnimmt, steigen die Häuser der Stadt in mäßig erhobenen, unregelmäßigen Terrassen gegen die Mitte derselben allmählich an; nach Westen zu senkt sich das Terrain wieder, und eng aneinander gedrängte Häuser und Häuschen bilden hier die vorzugsweise von Chinesen bevölkerten Stadttheile. In den östlichen Partien der Stadt, in welchen es vor nicht allzu langer Zeit den Chinesen noch nicht gestattet war, zu wohnen, oder gar Grund und Boden sowie Wohnstätten zu erwerben, sind auch jetzt noch die Chinesen spärlicher vertreten, und zwar sind es nur reich gewordene Söhne des himmlischen Reiches, welche in dieser Gegend hie und da Gebäude ihr eigen nennen, die von entschwundener Größe und Pracht Zeugnis abgeben.

Die auffallende Enge der Straßen in der inneren Stadt, der *Travessas* und *Calçadas*, welche oft in gewundener Anlage und steiler Steigung von den Gassen einwärts führen, die allgemein massige Bauart, die zahlreichen Klöster und klosterähnlichen Gebäude mit ihren düsteren Umfassungsmauern, dabei die im europäischen Stadttheile fast durchwegs in den menschenleeren Straßen herrschende Ruhe und Stille, machen einen eigenthümlichen Eindruck auf den Besucher, welcher in allen Häfen des fernen Ostens, die er bisher berührt hat, an das rastlose, ameisenartige Treiben schon gewöhnt worden ist, welches an diesen Stätten der ruhelosen Arbeit und des lebhaftesten Verkehrs ausnahmelos herrscht. „*Tutto faceva sentire*" erklären de Filippi und San Felice, zwei von den Reisenden der MAGENTA, „*die essere in una città di altri tempi e d'altra gente; il contrasto era maggiore per chi veniva di Victoria. Nelle vie cresce l'erba, e tra i rari passegeri non cinesi che s'incontrano, ogni terzo o quarto individuo è un prete o un frate.*"

Einem regeren Leben begegnet man erst, wenn man von der Ostseite der Stadt, der alten Portugiesenstadt kommend, die mittleren Höhen des Stadtterrains überschritten hat, und sich nun der westlichen, chinesischen Stadt und dem sogenannten inneren Hafen nähert. Da beginnt es sich überall zu regen, und wenn man auch die Beziehungen dieser emsigen thätigen Bewegung zu den, in anderen Häfen in die Augen springenden Äußerungen des Welthandels hier vermisst, so unterscheidet sich doch das für den Besucher gebotene Bild nur wenig von jenem, welches in allen chinesischen Hafenorten zu finden ist. „*La parte più allegra di Macao è quella ove stanno le botteghe cinesi; la i Cinesi rumorosi e attivi pullulano*". (Giglioli.) „*Le Chinois répresente la vie; le Portugais le sommeil, sinon la mort.*" (Hübner.)

Die Wanderung durch die Stadt führt den Reisenden an mehreren beachtenswerten Kirchen und Kapellen vorbei; es fehlen genaue Angaben über das Alter, die Entstehung und Bauart dieser Monumente, Zeugen der christlichen Bestrebungen, die von hier aus schon vor mehr als drei Jahrhunderten ihren Ausgang nahmen; selbst Graf Alexander Hübner beschränkt sich auf die Anführung der prachtvollen, von den Jesuiten gegen Ende des sech-

zehnten Jahrhundertes erbauten Sanct Pauls-Kathedrale, von welcher gegenwärtig nur die imposante Façade mit ihrer mächtigen Freitreppe erhalten ist und die jetzt als Kaserne verwendet wird.

Es heißt, dass bei dem Baue dieses großartigen Gotteshauses von den Jesuiten japanische Werkleute verwendet worden sind.

Von der herrschenden Race, den reinen Portugiesen, bekömmt der Besucher von Macao an Ort und Stelle wenig zu sehen. Vor allem sind sie sehr gering an Zahl; *„il n'y a plus à Macao douze familles Portuguaises pur sang“*, sagt Graf Hübner. *„Dans ce nombre“*, fügt er gewissermaßen berichtigend bei... *„ne sont pas compris les medecins, les fonctionnairs civils et militairs, que le gouvernement envoie à certaines époques, et qui, misérablement payés, sont répatriés quand ils ont fait leur temps.“*

Ein geselliges Leben, welches den Fremden an sich zi ehen würde, besteht beinahe gar nicht; ebensowenig gibt es belebte und besuchte Locale öffentlicher Unterhaltung, welche für das fehlende gesellige Familienleben Ersatz bieten könnten, und wo der Reisende glauben könnte, seiner Neugier nach den — streng im Hause lebenden — portugiesischen Schönen Genüge thun zu können.

Corvette AURORA lag während des zweiten Besuches, den sie Macao abstattete, gerade am Neujahrstage 1888 vor der Stadt; es mag manchem der jüngeren Herren des Stabes dieses Schiffes an jenem Tage ähnlich ergangen sein, wie dem Verfasser dieser Zeilen an jenem Neujahrstage, welchem leider seither schon zwanzig andere Neujahrstage gefolgt sind. Genau bekannt mit den Sitten und Gewohnheiten des romanischen Südens, fasste er in gleichgesinnter Gesellschaft zur Zeit des Hochamtes vor der Kathedrale Posto, und daselbst wurde nun mit gespannter Erwartung des Momentes geharrt, in welchem die weiblichen Schönheiten Macaos ihren Auszug aus dem Gotteshause, nach vollbrachter Andacht, halten würden. Welche Enttäuschung!

Geben wir, im Interesse unserer Leser, über die schönen Portugiesinnen Macaos lieber aufs neue unserem, ebenso als Reiseschriftsteller berühmten, wie als Meister wahrhaft classischen französischen Styles bekannten Landsmanne das Wort: *„Mêlé à un groupe de jeunes élegants, mis avec cette recherche éxagérée et de mauvais goût, qui caractérise l'Iberien endimanché des classes moyennes, je vois arriver en chaise et descendre péniblement sur le perron de l'église les beautées macaaises, tout enveloppées de leur capas de soie noire. Elles ont toutes le teint basané, les yeux fendus, et ressemblent à de gros paquets de chair“*.............. und an anderer Stelle: *„Personne dans les rues; très rarement, une chaise, remplie à déborder par une des dames, dont nous avons fait connaissance sous le porche de l'église“*.... Vergessen wir nicht, dass diese wenig schmeichelhaften Worte aus der Feder eines Mannes kommen, in dessen einstigem Berufe die Galanterie *quand-même* gegen das schöne Geschlecht, zu einem unentbehrlichen Handwerkszeuge erklärt worden ist...

Die Schönheit der Frauen ist es also gewiss nicht, was für Macao zu einem Anziehungspunkte werden kann, der vielleicht Fremde in größerer Zahl nach Macao bringen und der ersterbenden Stadt neues Leben einzuhauchen vermöchte. Freunde der Stadt, welche an deren Geschick innigen Antheil nehmen und ein Wiederaufblühen des Wohlstandes daselbst wünschen, glauben in einer anderen Eigenschaft von Macao das Agens erkennen zu können, welches Macao zum beliebten Aufenthalte für reiche Leute gestalten könnte.

Es ist dies das vergleichsweise angenehme **Klima** des Ortes. Im ganzen und großen auf einer Art von Hochplateau zwischen drei Hügeln gelegen, genießt Macao unstreitig während des langen Sommers dieser Regionen, welcher vom April bis zum October dauert, schon wegen seiner nahezu insularen Lage mehr von der Wirkung der erfrischenden Seebrisen, als z. B. Hongkong, oder gar das landeinwärts gelegene, in seiner Flusslage während des Sommers oft unerträglich heiße Canton. Man meint nun mit einigem Rechte, dass Macao zum Sommersitze, zur Villeggiatur für die in diesen beiden Städten so zahlreichen sehr reichen Leute gestaltet werden könnte. Kühlere Beobachter aber constatiren, dass der Ruf der Salubrität und des angenehmen Sommerklimas, welchen man Macao gemacht hat, in vollem Umfange nur auf den südwestlichen Theil, d. i. auf die *Praya grande*, beschränkt, Anwendung finden darf, wo allerdings die besten Verhältnisse in dieser Beziehung vorzufinden sind. Hier aber, an der *Praya*, ist kein Raum zu weiterer Entfaltung; hier schließt sich Haus an Haus, keines länger als seit dem Jahre 1622 stehend, aber wohl auch keines seit kürzerer Zeit erbaut als seit dem Jahre 1650. Diesen alten Häusern nun haften gar manche Mängel an, welche sie zu Wohnstätten für die verwöhnten reichen Europäer des fernen Ostens wohl nicht allzu geeignet erscheinen lassen; Baderäume und die so nothwendigen *Verandas* fehlen beinahe überall, und die niedrigen Dächer nehmen enorme Hitze auf.

Geselligkeit, welche Fremde anzuziehen vermöchte, ist, wie schon erwähnt, in Macao auch nicht viel zu finden. Die Portugiesen lieben im allgemeinen eine stolze Zurückhaltung, und sie bemühen sich keineswegs, es den Angehörigen anderer Nationen gleichzuthun, welche durch die Aneignung mehrerer der gangbarsten fremden Sprachen, sich zu geselligem Verkehre mit den Angehörigen anderer als der eigenen Nation zu rüsten wissen. Und so wird es wohl mit der gewünschten Umgestaltung von Macao zu einer Art von **klimatischem Recreatorium**, zu einem sommerlichen Erholungsorte, noch auf längere Zeit seine guten Wege haben. —

Eine Annehmlichkeit von Macao, welche vielleicht seinerzeit dazu beitragen mag, aus den benachbarten Städten mehr Fremde zu dauernderem Aufenthalte als dies jetzt der Fall ist, nach Macao zu ziehen, besteht in dem vergleichsweisen Reichthum der Stadt an weitläufigeren, der Erholung im Freien dienstbaren **Gartenanlagen**. Auf »*Green Island*« im inneren — westlichen — Hafen, dann auf der südlich von Macao gelegenen Insel **Taipa** oder **Kikiong**, finden sich schöne, gerne besuchte weitläufige Gärten; ebenso auf der Halbinsel Macao selbst. Unter den letzteren hat jener große Garten, welcher bis vor wenigen Jahren der Familie **Marques** gehörte und seither von der Regierung gekauft und zu einem öffentlichen Erholungsorte gemacht worden ist, eine weitverbreitete Berühmtheit erlangt; nicht so sehr durch die allerdings unbestreitbare Schönheit seiner Anlage und die Pracht seiner tropischen und subtropischen Vegetation, als durch die zugleich wehmüthige und stolze Erinnerung, welche hier durch ein Monument einem der größten Männer der portugiesischen Nation gewidmet worden ist. Es scheint zwar nicht historisch verbürgt zu sein, doch ist es eine feststehend gewordene Tradition, dass der große **Camoëns** in der Felsengrotte, die jetzt sein in Erz gegossenes Bildnis beherbergt, die unvergänglichen **Louisiaden** gedichtet hat; patriotische Pietät hat in diese Grotte eine Art von Tempel im Barockstile hineingebaut, in welchem die Sockelbüste des Dichters steht. In tiefe Finsternis

ist hier das Bild des lichtspendenden Heldensängers gebannt; das vom hellen tropischen Sonnenlichte geblendete Ange des Besuchers braucht eine geranme Zeit, bis es die Contonren des Monumentes und der dunklen Erzbüste von dem noch dunkleren Hintergrunde der Grotte abzuheben vermag. Die Wahl des Ortes ist eben vom künstlerischen Standpnnkte aus gewise keine glückliche zu nennen; die Stelle, an welcher unsterbliche Werke des Dichters entstanden sind, wäre vielleicht durch eine Votivtafel mit passender Inschrift genügend geehrt gewesen; das Standbild des Dichters aber, der die Größe seinee Vaterlandes besang und dessen Freiheit wünschte, hätte verdient, in Gottes lebengebender Sonne, in Lnft und Licht gestellt zu werden, herabsehend auf dieses weit von der Heimat entfernte und doch heimatliche Stückchen Erde, das dem verbannten Dichter Jahre hindurch zur Herberge geworden war.

Auch die Inschrift des Monumentes ist nicht glücklich gewählt; jeder genügend feinsinnig organisirte Mensch, dem es gegeben ist, zwischen unsterblichem, wahrhaftem Ruhme und den äußeren Anerkennungen gebürend zu unterscheiden, welche die Mitwelt zu vergeben hat, wird dem Grafen Alexander Hübner aus voller Seele beistimmen, der über die Inschrift des Camoëns-Monumentes die folgenden schönen Worte schrieb:

*„Sur une pierre on a inscrit quelques vers des Luisiades — des plaintes sur de royales ingratitudes. — On aurait pu mieux choisir. — Pourquoi rappeler les misères du pauvre gentilhomme? Pourquoi ne pas plutôt suivre le barde dans les régions ethérées du Parnasse, où, entouré de ses pairs, il celèbre les plus beaux triomphes! L'inspiration, le besoin de chanter qu'éprouve le rossignol, le patriotisme, le dévouement à ses rois, ont fait vibrer les cordes de sa lyre, et non l'espoir d'obtenir des faveurs de cour, un peu d'or ou un ruban! A quelque pas de la grotte se trouve une voûte où, selon la légende, il aurait à travers d'une fente obsérvé les étoiles. — Pauvre Camoëns! la tienne s'éclipsait alors, mais elle a reparu à l'horizon, et elle y brillera jusque à la fin des temps!“* —

So wollen wir denn von Macao mit dem Wunsche Abschied nehmen, dass auch der Stern dieser ältesten Stätte christlicher Cultur im fernen Osten, der, wenn nicht untergegangen, so doch sicherlich nahezu gänzlich erblichen ist, wieder aufgehen oder wieder aufleuchten möge. Sollte dieser Wnnsch sich erfüllen, so wird dieser Stern Macao wohl mit anderem Lichte leuchten müssen, als jenes es war, in welchem die Stadt erschien, als ihre Bewohner den Kampf um bedrohten und entschwindenden Wohlstand nicht anders glanbten führen zu können, als indem sie sich an den einfachsten Forderungen jener Lehre arg versündigten, die schon deshalb eine göttliche ist, weil sie alle ihre irdischen Lehren in das eine nnd einzige Gebot von der Liebe zum Nächsten zu kleiden vermag. —

---

## 6. Hongkong.

*NAUTILUS:* *5. Mai bis 15. Mai 1885.*
*17. September bis 27. October 1885.*
*14. April bis 22. April 1886.*
*3. Mai bis 6. Mai 1886.*
*9. October bis 18. October 1886.*

*AURORA:* *22. April bis 7. Mai 1887.*
*30. November bis 21. December 1887.*

---

Als England durch den siegreichen ersten chinesischen Krieg, welchem der Name des Opiumkrieges beigelegt worden ist, das abgeschlossene Reich der Mitte dazu gezwungen hatte, freien Handel auf ganz anderer als der bishin bestandenen Basis in mehreren chinesischen Häfen zuzulassen, — ein hochbedeutsames Ereignis in der Geschichte des Handels Europas mit Ostasien — verlangte England zugleich die vollständige definitive Abtretung der kleinen, felsigen, bereits im Jahre 1841 an England überlassenen Insel Hongkong.

Dem Delta des Chukiang vorgelagert, in der Nähe von Macao und von dem damals noch mehr als heute wichtigen chinesischen Handelsplatze Canton gelegen, erschien die Insel Hongkong als der geeignetste Ort, um der bedeutender Entwicklung entgegensehenden englischen Schiffahrt in den ostasiatischen Gewässern einen sicheren Punkt für Reparaturen, Verproviantirung u. s. w. der eigenen Fahrzeuge zu schaffen. Das Bedürfnis nach dem Besitze eines solchen Punktes, welcher der chinesischen Staatshoheit in jeder Beziehung vollständig entrückt bleiben sollte, war es auch, welches als Motiv für die gestellte, und von dem gedemüthigten China alsbald zugestandene Forderung geltend gemacht wurde; der Artikel 3 des Vertrages von Nangking (29. August 1842) besagt demgemäß das Folgende:

„*It being obviously necessary and desirable that British subjects should have some port whereat they may careen and refit their ships when required, and keep stores for that purpose, His Majesty the Emperor of China cedes to Her Majesty the Queen of Great Britain, the island of*

*Hongkong to be possessed in perpetuity by Her Britanic Majesty, her heirs and succeesors, ond to be governed by such laws and regulations as Her Majesty the Queen of Great Britain, shall see fit to direct.*"

Ob man sich auf chinesiecher Seite klar war, was englischer Unternehmungsgeist, englische Energie nnd Thätigkeit in kurzer Zeit aue dem abgetretenen wüeten, nahezu unbewohnten, nur einige elende Fischerdörfer tragenden Eilande zu echaffen wieeen werde', eteht dahin; gar kein Zweifel kann aber darüber beetehen, dass die Engländer genau wnssten, wae eie wollten, nnd dase ee ihnen in keiner Weiee an der Voraneeicht für das mangelte, was Hongkong in relativ kurzer Zeit zn werden beetimmt war.

Für eolche Voranesicht iet der Inhalt der Urkunde beweiekräftig, durch welche Hongkong, noch bevor die Ratifactionen des oben erwähnten Friedensvertrages (am 26. Jnni 1843) ansgetauscht waren, mit einem eigenen Freibriefe oder Grnndgeeetze — *Charter* — zu einer eelbetändigen Kroncolonie erklärt wnrde; am 5. April 1843 unterzeichnete die junge Königin des engliechen Weltreichee die Urknnde, welche in ihrem ersten Artikel mit den Worten anhebt: *Know Yet, — hat we, of our especial grace, certain knowledge, and mere motion, have thought fit to erect and do hereby erect our island of Hongkong and its dependencies, situated between twentytwo degrees nine minutes and twentytwo degrees twenty one minutes north latitude, and the one hundred and fourteenth degree six minutes and the one hundred and fourtrenth degree eigtheen minutes east longitude from the meridian of Greenwich, into a separate Colony, and the said island and its dependenciee is hereby erected into a separate Colony accordingly, to be known and designated as „the Colony of Hongkong.*"

Die Wahl der Insel Hongkong — einer der „*Ladronen*" oder Diebsinseln, wie die kleine Ineelgrnppe in Folge dee einet hier so schwnnghaft betriebenen Seeranbee nnd Hehlerweeens von den Portugieeen benannt worden war — geschah eeitene Englands ane der Ursache, weil die Wasserfläche an der Nordeeite dieeer Ineel einen ganz besonders guten, geränmigen nnd sicheren Hafen bietet.

In der That war ee ja den Engländern vor Allem darum zu thnn, die Schiffahrt zn eichern, ihr einen Stützpunkt für ihren Verkehr mit den neueröffneten chinesischen Häfen, den eogenannten Vertragshäfen, zu bieten. Aber zngleich erkannte man die Möglichkeit, diesem Punkte auch eine eigene, selbetändige commerzielle Bedeutung zu echaffen, indem man gleich anfänglich die werdende Niederlassung mit ihrem ganzen Gebiete zum Freihafen erklärte.

Ein solcher Freihafen, an den Thoren von China gelegen, musste in kürzeeter Zeit zn hoher Bedentung, zn kräftigem Aufechwnnge gelangen; und der Erfolg hat die gehegte Voraneeicht in vollem Maße bestätigt. Englieche, fremde und chinesieche Handlnngehänser entstanden bald in stete wachsender Zahl, nnd erreichten eine immer größere Bedeutung; die Eigenschaft als Freihafen ließ Hongkong zn einem mächtigen Entrepot für unermessliche Warenmengen werden, die Errichtung leietnngsfähiger, auf die Schifffahrt und ihre mannigfachen Bedürfnisee berechneten Anetalten, brachten dem Hafen einen stets znnehmenden Schiffsverkehr; große Banken und Geldinstitnte etablirten sich theils eelbetändig hier, oder errichteten Filialen; und anch hente noch, wo der directe Verkehr zwischen den chinesischen

Vertragshäfen und den Orten, welche die chinesischen Ausfuhren übernehmen oder die Einfuhren nach China leisten, immer mehr und mehr in Aufnahme kömmt, und demgemäß die Bedeutung Hongkongs als Entrepot an Bedeutung und Umfang abzunehmen beginnt, ist die Entwicklung Hongkongs in jeder Beziehung noch immer eine stetig vorwärtsschreitetende, denn es ist besonders der finanzielle leitende Einfluss, den Hongkong gegenwärtig auf den Handel Chinas, ja ganz Ostasiens überhaupt ausübt, welcher die Beschaffenheit der hervorragenden Stelle Hongkongs in der Gegenwart charakterisirt. „*Although formerly the central point of the great european-chinese trade, and still a thriving seat of commerce, Hongkong owes its present importance chiefly to its financial proeminence as the headquarters of the banking interest*" schreibt A. Mac Donald. [1])

Bevor wir aber nun an der Hand entsprechender Zahlenangaben daran gehen, die gegenwärtige commerzielle Bedeutung von Hongkong zu illustriren, und durch Anführung einiger retrospectiven Daten einen Einblick in die rasche Entwicklung dieser östlichsten Besitzungen Englands in der alten Welt zu gewinnen trachten, wollen wir in Kürze das Wichtigste über die Lage, den Umfang, die natürliche Beschaffenheit und die Bevölkerung der Insel Hongkong und ihrer Depedenzen hier einschalten.

Der Größe nach ist die Colonie Hongkong unbedeutend, wie dies schon aus den geographischen Begrenzungen hervorgeht, welche wir früher aus dem Colonial-Freibriefe angeführt haben; die Gesammtoberfläche der Colonie Hongkong übersteigt nicht ein Areal von 83 $km^2$. Der weitans größte Theil dieses Areals entfällt auf die eigentliche Insel Hongkong; die zu Hongkong gehörenden kleinen benachbarten Eilande: *Stonecutters-*, *Green-*, *Applechow-* (*Aberdeen*) *Middle-*, *Round-Island* u. a. m., welche mit Hongkong zugleich, als in die angegebenen geographischen Grenzen fallend, abgetreten wurden, sind sehr klein und völlig bedeutungslos, und auf das Stückchen chinesischen Festlandes, welches, im Norden der Insel Hongkong befindlich, im Jahre 1861 an England abgetreten worden ist, entfallen nicht ganz drei englische Quadratmeilen. Dieser letzterwähnte Landstreifen, die südliche Hälfte der Halbinsel *Kau-Lung* begreifend, war früher schon durch mehrere Jahre hindurch in Miete genommen und als militärisches Sanatorium benützt worden. Aus *Kau-Lung* ist der englische Name Kowloon geworden, und die dortigen Niederlassungen werden als ein außenliegender Bestandtheil, als eine Art Vorort von Victoria, der Hauptstadt Hongkongs, angesehen, während das Territorium von Kowloon jetzt auch gesetzlich einen integrirenden Bestandtheil der Colonie Hongkong bildet.

Die kleinen, zu Hongkong zu rechnenden Eilande haben an sich, wie erwähnt, keine Bedeutung; wohl aber liegt das eine derselben, Aberdeen Island, der westlichen Küste der Hauptinsel so nahe vor, dass ein vorzüglich geschützter Ort, besonders zur Anlage von Docks geeignet, in der Aberdeen-Bucht, dem genannten Eilande seine Vorzüge verdankt. In ähnlicher Weise ist es das *Middle*-Eiland, welches in der mittleren Bucht der Südküste von Hongkong, aus der *Deep Water Bay* einen geschützten Ankerplatz macht.

Die Nordseite der Insel ist von dem Festlande durch einen Canal geschieden, welcher zwischen ihr und der Südspitze der schon erwähnten Halb-

[1]) A. M'D. in der Enc. Brit. XII, 124.

insel Kowloon etwa eine Seemeile an Breite haben mag, nach Osten zu aber sich zu dem *Lyce-Moon*-Pass — gemeiniglich kurz *Lyemoon*-Pass genannt — verengt, welcher kaum eine Viertelmeile breit ist. Dieser nördliche Canal bildet in seiner ganzen Ausdehnung den prachtvollen Hafen von Hongkong. An dem Nordrande der Insel Hongkong, also an dem Südufer des Hafens, liegt die große Stadt Victoria, deren Name aber hauptsächlich nur in officieller Weise zur Anwendung kommt, da man beinahe allgemein gewöhnt ist, unter Hongkong auch die Hauptstadt der Insel zu verstehen. Dieser letztere Name lautet chinesisch *Hiang Kiang* (*Heung Kong* nach Anderen) und seine Bedeutung wird verschieden interpretirt; man hat diesen Namen als die „süßen Wässer", „die stürzenden Wässer", aber auch als den „Guten Hafen"[1]) verdolmetscht, das letztere wohl im übertragenen Sinne, von süßen, d. h. guten Wässern abgeleitet.

Die Insel, von Osten nach Westen gelagert und in dieser Richtung etwas über zehn englische Meilen lang, während die Breite von Nord nach Süd zwischen zwei und fünf Meilen variirt, zeigt eine sehr unregelmäßige, namentlich im südlichen Theile außerordentlich tief einschneidende Küstenlinie. Doch sind es nicht die weit ins Innere der Insel reichenden Buchten, welche an der viel gegliederten Südküste derselben, zwischen den steilen und hohen Halbinseln sich ausdehnen, die für die Schiffahrt Bedeutung erlangt haben, sondern, wie bemerkt, fiel diese Rolle der sanften Einbuchtung im Norden der Insel, dem Festlande gegenüber zu. Überall steigen die Küsten der Insel steil aus dem Meere empor; selbst an der Einbuchtung, an welcher man die jetzige Hauptstadt Victoria gründete, wo noch vergleichsweise die sanftest ansteigenden Abdachungen des Terrains gegen die See hin bestanden, hat man mitunter den Raum für die nach und nach an Größe zunehmende Stadt, dem steilen Felsen in künstlicher Weise abgewinnen müssen. Die Insel hat eine durchaus gebirgige, zerklüftete Beschaffenheit; sie besteht aus Granit, Serpentin und Syenitmassen, welche sich in unregelmäßigen Formen bis zur Höhe von 1825 englischen Fuß — im Victoria-Peak — wo eine Signalstation besteht — erheben. Zwischen den Granitmassen gibt es enge und gewundene Thäler und Schluchten, welche aber sehr geringe Vegetation zeigen; nur dort, wo seit der Sesshaftmachung der Engländer die Kunst eingegriffen hat, sieht man jetzt hie und da eine etwas dichtere und dann allerdings auch schöne Vegetation; so namentlich in der östlich von der Stadt Victoria gelegenen „*Happy Valley*", wo schon der Name darauf hinweist, dass man in diesem Thale schon ursprünglich etwas bessere Verhältnisse vorgefunden haben mag als an anderen Orten, die sich für Culturen überhaupt eigneten. Die geringe Vegetation, namentlich auf den höher gelegenen Partien der Insel, gibt derselben von einiger Entfernung aus ein desolat kahles Aussehen. Zahlreiche wilde Wasserläufe nehmen ihren unregelmäßigen Weg durch hie und da wuchernde Gestrüppe und Gräser.

Aus der Beschaffenheit der Insel folgt, dass sowohl das vegetabilische als das animalische Leben auf derselben ein nur geringfügiges sein kann; zu den Gewächsen, welche die Engländer auf Hongkong vorfanden, haben sie

[1]) Diese Deutung sowie die für die chinesische Benennung versuchte Schreibung Heungkong finden wir im *Chronicle and Directory* für 1887; die *Hongkong Directory* übersetzt Hongkong mit „*fragrant streams*" — wohlriechende Wässer — welcher Deutung auch Réclus sich anschließt.

wohl einige andere durch Pflege und künstliche Zucht hinzuzufügen gewusst. Aus der Thierwelt verdienen nur Landschildkröten, das Gürtelthier, eine Species Boas, recht zahlreiche Giftschlangen, und ziemlich seltene Schnepfen Erwähnung [1].

Im allgemeinen kann ohne jede Übertreibung gesagt werden, dass Hongkong so ziemlich aller natürlichen Nähr- und Nutzproducte bar ist, wenn man von den letzteren die Steine ausnehmen will, welche an mehreren Stellen der Colonie von chinesischen Arbeitern zu Bauzwecken gebrochen werden; eine kleine Insel im nordwestlichen Theile des Hafens hat sogar ihren Namen von den dortigen Steinbrüchen entlehnt, und wird *Stonecutters-*Island genannt.

Auch kann unter die natürlichen Ressourcen der Insel, welche dem Menschen direct zunutze kommen, der Reichthum Hongkongs an bestem Süßwasser gerechnet werden; man sammelt dasselbe mitunter in natürliche, durch einige künstliche Nachhilfe gewonnene Reservoirs, aus welchen es dann sowohl in die Stadt geleitet, als auch der Schiffsversorgung dienstbar gemacht wird.

Trotz der gebirgigen Beschaffenheit, der Bodenformation, welche die Bildung stagnirender oder langsam schleichender Gewässer ausschließt, und der relativ nicht mehr allzu tropischen Lage, kann von Hongkong nicht gesagt werden, dass die Insel ihren menschlichen Bewohnern günstige natürliche sanitäre Verhältnisse bieten würde. Im Gegentheile bekam Hongkong während der ersten Jahre des schnellen Aufschwunges, den Victoria unmittelbar nach der Gründung der Colonie zu nehmen begann, den wenig beneidenswerten Ruf eines recht ungesunden Aufenthaltes, welcher Ruf durch die starke Mortalität unter der Einwohnerschaft begründet war.

Allerdings lehrte die Erfahrung, dass die hohe Mortalität [2]) sich auf die heiße Jahreszeit beschränkte; aber es war dies ein schwacher Trost, umsomehr als man es in keiner Richtung an den nöthigen sanitären Vorsorgen fehlen ließ, aber erkennen musste, dass in der gefährlichen Zeit des Jahres Entfernung vom Sitze des Übels als das einzige sichere prophylaktische Mittel gegen dasselbe angesehen werden durfte. Montgommery Martin spricht die Ansicht aus, dass der Insel Hongkong eine eigene Art von Malaria eigen sei, welche durch die Decomposition des Felsengesteins entstehe, das den ganzen Tag hindurch der Einwirkung der glühenden Sonne, beinahe überall ohne den mildernden Einfluss einer Pflanzendecke, ausgesetzt ist. Abgesehen von dieser, vielleicht etwas problematischen Ursache, kömmt aber der ziemlich unvermittelte Umschwung der Temperaturverhältnisse in schädlicher Weise zur Geltung, der mit dem Einsetzen des nordöstlichen kühlen Monsuns im Monate October verknüpft ist.

Man behauptet, dass der rasche Übergang von der Hitze und Nässe des von April bis October währenden Sommers, zu dem kühlen und trockenen, vom Nordost-Monsun beherrschten Winter, nicht allein Erkrankungen der Respirationsorgane, sondern auch Affectionen der Nieren und andere Übel

---

[1]) Réclus (Géogr. Univ. VII, 505) nennt Hongkong eine kleine Welt für sich: »*Cette île, dont les roches de granit, de schiste, de basalte, occupent une surface d'environ 83 kilomètres carrés, est un petit monde à part, ayant ses montagnes et ses vallées, ses forêts, ses cours d'eau, ses plages, ses criques rocheuses, ses ports, ses petits archipels d'îlots et d'écueils.....*«.

[2]) Im Zeitabschnitte 1858 — 1865 betrug die Mortalität unter den Europäern Hongkongs durchschnittlich $5\frac{1}{2}$ % p. a.

hervorrufe. Dabei sind die Temperaturen innerhalb der Winterszeit untereinander sehr variabel; man hat öfters Abnahmen der Temperaturen bis zu etwa 5° C. beobachtet, und aus dem Winter des Jahres 1875/76 wird berichtet, dass am 26. des besonders kalten Februar-Monates, Eisdecken bis zur Stärke von einem Viertelzoll sich gebildet haben sollen. Man vergesse hiebei nicht, dass Hongkong unter den Tropen, anderthalb Grade südlich des Wendekreises liegt, und außerdem, als Insel, auf den mäßigenden Charakter des Seeklimas Anspruch hätte.

Die nachstehenden Daten mögen über die meteorologischen Verhältnisse von Hongkong orientiren, welcher Ort übrigens gegenwärtig als relativ gesund angesehen, und sogar öfters englischen Truppentheilen zur Garnison angewiesen wird, die in Ostindien allzusehr vom Klima leiden.

**Temperatur in C.-Graden und Regenfall in englischen Zollen.**

| Im Monate | | Im Jahre 1885 | | 1886 | | 1887 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jänner | Maximum | 21.8 | | 23.3 | | 21.1 | |
| | Minimum | 7.7 | | 5.6 | | 9.4 | |
| | Regenfall | .. | 0.9 | .. | 2.0 | .. | 9.0 |
| Februar | Maximum | 20.6 | | 17.8 | | 21.1 | |
| | Minimum | 7.2 | | 6.7 | | 6.1 | |
| | Regenfall | .. | 2.7 | .. | 1.5 | .. | 1.5 |
| März | Maximum | 25.0 | | 24.4 | | 25.6 | |
| | Minimum | 9.4 | | 11.1 | | 12.2 | |
| | Regenfall | .. | 2.5 | .. | 2.6 | .. | 2.7 |
| April | Maximum | 28.3 | | 25.6 | | 27.8 | |
| | Minimum | 16.7 | | 16.1 | | 13.3 | |
| | Regenfall | .. | 14.9 | .. | 5.7 | .. | 5.6 |
| Mai | Maximum | 30.6 | | 31.1 | | 31.1 | |
| | Minimum | 18.9 | | 18.9 | | 19.4 | |
| | Regenfall | .. | 4.9 | .. | 3.6 | .. | 2.0 |
| Juni | Maximum | 31.7 | | 31.1 | | 31.7 | |
| | Minimum | 21.7 | | 21.7 | | 22.8 | |
| | Regenfall | .. | 31.4 | .. | 8.9 | .. | 5.5 |
| Juli | Maximum | 31.7 | | 31.1 | | 32.2 | |
| | Minimum | 23.3 | | 23.3 | | 23.3 | |
| | Regenfall | .. | 13.6 | .. | 28.3 | .. | 12.1 |
| August | Maximum | 31.1 | | 32.2 | | 31.7 | |
| | Minimum | 22.8 | | 23.9 | | 22.8 | |
| | Regenfall | .. | 28.1 | .. | 9.0 | .. | 13.2 |
| September | Maximum | 31.1 | | 31.1 | | 32.8 | |
| | Minimum | 22.8 | | 22.2 | | 22.8 | |
| | Regenfall | .. | 5.5 | .. | 3.0 | .. | 11.1 |
| October | Maximum | 30.0 | | 30.0 | | 29.4 | |
| | Minimum | 17.8 | | 16.1 | | 18.3 | |
| | Regenfall | .. | 2.5 | .. | 2.8 | .. | 1.9 |
| November | Maximum | 26.7 | | 26.7 | | 25.6 | |
| | Minimum | 12.8 | | 14.4 | | 13.3 | |
| | Regenfall | .. | 0.8 | .. | 0.1 | .. | 0.8 |
| December | Maximum | 24.4 | | 22.2 | | 23.3 | |
| | Minimum | 12.8 | | 10.6 | | 7.2 | |
| | Regenfll | .. | 1.2 | .. | 1.8 | .. | 0.9 |
| *Jahres-Temperatur* | *Maximum* | 31.7 | | 32.2 | | 32.8 | |
| | *Minimum* | 7.2 | | 5.6 | | 6.1 | |
| *Regenfallsumme* | | .. | 109.0 | .. | 69.3 | .. | 66.3 |

Eine ältere, 16jährige Beobachtungsreise ergab: geringste Regenmenge 56", größte 99"; Jahresmittel 78.54"; Tagesmittel der Temperaturen von 6.11° bis 31.67°.

Obwohl wir die Zahl der Bevölkerung Hongkongs noch nicht erwähnt haben, so wollen wir doch, da hier eben von den sanitären Verhältnissen und der ziemlich ansehnlichen Mortalitätsquote der Einwohnerschaft die Rede war, einige Daten vorausschicken, welche diese Quote erkennen lassen, und damit zugleich die Besprechung der sanitären Zustände der Colonie überhaupt abschließen.

Ein Bericht des Gouverneurs Sir G. M. des Voeux vom 2. August 1888 an Lord Knutsford gibt folgende Mortalitätsverhältnisse an:

| Im Jahre | starben von je 1000 Einwohnern der Colonie | d. i. Todesfälle |
|---|---|---|
| 1883 | 27.16 | 4.712 |
| 1884 | 23.74 | 4.311 |
| 1885 | 27.24 | 5.192 |
| 1886 | 25.37 | 5.100 |
| 1887 | 24.97 | 5.317 |

Diesen Todesfällen und Mortalitätsquoten standen weit geringere analoge Daten über die stattgehabten Geburten gegenüber, und zwar

| Im Jahre | wurden geboren | d. i. auf 1000 Einwohner |
|---|---|---|
| 1883 | 1.509 | 8.70 |
| 1884 | 1.551 | 8.54 |
| 1885 | 1.555 | 8.16 |
| 1886 | 1.557 | 7.74 |
| 1887 | 1.705 | 8.01. |

Interessant ist die auf wenige Einheiten gleiche Zahl der Geburten in den drei Jahren 1884—1886; die zugleich abnehmende Permilleqnote ist eben eine Folge der Thatsache, dass die Bevölkerung Hongkongs, trotz der bedeutenden Überzahl der Sterbefälle über den natürlichen Nachwuchs der Einwohnerschaft, in stetiger Zunahme begriffen ist.

Diese Zunahme der Bevölkerung beruht auf der starken Zuwanderung von Chinesen, welche stets die ebenfalls nicht unbedeutende Rückwanderung an Zahl überwiegt, die unter den Chinesen Hongkongs statthat. Das lebhafte commerzielle, in neuerer Zeit auch das ansehnliche industrielle Leben Hongkongs zieht alljährlich zahlreiche Söhne des himmlischen Reiches nach diesem Fleckchen englischen Besitzes im fernen Osten, und alle finden lohnende Beschäftigung; selbst die ansehnliche Rückwanderung ist nicht etwa eine Folge des Umstandes, dass manche hier ihre Rechnung nicht finden, sich in ihren Erwartungen getäuscht sehen würden, sondern eher ein Beweis für das Gegentheil; denn der Chinese — so stark auch sein Auswanderungstrieb ist, und so verbreitet die Chinesen jetzt in ganz Ostasien, Indien, Australien und Nordamerika sind — liebt doch die heimatliche Erde über alles; sobald er genug erworben zu haben glaubt, um in seiner Heimat leben zu können — und dazu gehört vergleichsweise Weniges — kehrt er heim; die starke Rückwanderung von Chinesen, bei gleichzeitiger starker, oder wie hier, sogar noch überwiegender Zuwanderung, kann stets als Zeichen besonderer Prosperität eines Ortes angesehen werden.

Über die Bevölkerungszahlen von Hongkong stehen uns, nach verschiedenen Quellen, die folgenden Daten zugebote, welche zugleich das sprechendste Bild des Wachsthums und Aufschwunges dieser englischen Colonie zu geben vermögen.

Im Jahre 1841, zur Zeit der ersten Cession Hongkongs an England, schätzte man die Einwohnerschaft der kleinen zerstreuten Fischerdörfer, unter Hinzurechnung der zur See abwesenden Angehörigen dieser Anwesen, auf etwa 5000[1]) Seelen (A. M'D.). Nach demselben englischen Autor, für dessen Verlässlichkeit schon die Thatsache bürgt, dass ihm die Verfassung des kurzen und gedrängten, aber vorzüglich orientirenden Artikels über Hongkong in der „*Encyclopedia Brittanica*" (9. Auflage) übertragen wurde, betrug die Gesammtbevölkerung von Hongkong

im Jahre 1848 schon 21.514 (23.998 nach der Col. Off. List.),
„ „ 1852 ......... 37.058,
„ „ 1855 ......... 72.607 (C. O. L.),
„ „ 1862 ......... 123.511,
„ „ 1876 ......... 139.144.

Nach dem officiellen englischen „*Statistical Abstract*" zählte man:

im Jahre 1871 ......... 124.198
„ „ 1881 ......... 160.402 Einwohner, u. zw. nach den Resultaten der letztvorgenommenen Volkszählungen.

Für das Jahr 1887 werden 212.951 Einwohner berechnet.

Die Zunahme in der Zwischenzeit von 1882—1887 wurde wie folgt geschätzt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1882 | 166.433, | 1885 | 190.594, |
| 1883 | 173.475, | 1886 | 200.990, |
| 1884 | 181.529, | 1887 | 212.951. |

Die Zahl von 160.402 Einwohnern, welche das Ergebnis von der letzten, im Jahre 1881 vorgenommenen Volkszählung war, vertheilte sich, wie Fregattenkapitän Spetzler berichtet, örtlich genommen, wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| Victoria | 141.494 | Einwohner |
| Kowloon | 9.021 | „ |
| Shan-ki-Wan | 3.274 | „ |
| Aberdeen | 1.305 | „ |
| Stanley | 829 | „ |
| | 155.923 | „ |

Der Rest von 4479 Einwohnern entfiel auf die Bevölkerung, welche in zerstreuten Anwesen u. s. w. lebt.

Sehr bemerkenswert ist das Zahlenverhältnis, in welchem unter der Bevölkerung Hongkongs die beiden Geschlechter zu einander stehen. Die Chinesen, welche nach Hongkong ziehen, um Arbeit zu suchen, kommen allein, ohne Weiber; erst wenn sie ein besseres Auskommen gefunden haben, lassen sie ihre Frauen nachkommen. Das männliche Geschlecht überwiegt deshalb das weibliche an Zahl um bedeutend mehr als das Doppelte. Daher auch die

[1]) Réclus nimmt nur 2000 an, die englische *Colonial Office List* hingegen 7000. — Diese Schätzungen müssen wohl sehr vage gewesen sein.

geringe Anzahl der jährlichen Geburten im Verhältnis zur Gesammtzahl der Bevölkerung (s. o.). Es entfielen:

im Jahre 1871 auf 124.198 Einwohner 33.763 Personen weiblichen Geschlechtes
" " 1881 " 160.402 " 45.033 " " "
" " 1887 " 212.951 " 60.524 " " "

Von den hier oben angeführten Gesammtzahlen der Bevölkerung abweichende Daten gibt die unter amtlicher Ägide redigirte *Hongkong Directory* (1887); die Unterschiede basiren wohl darauf, dass, wie ausdrücklich angegeben wird, die Bevölkerungszahlen mit Ausschluss der Angehörigen des Heeres und der Flotte, der Bemannungen der Handelsschiffe und der Polizeimannschaft gegeben sind. Wir setzen diese Zahlen sammt ihrer Detaillirung dennoch hieher, weil sie ein anschauliches Bild über die Art der Zusammensetzung der Bevölkerung der Colonie geben.

| | 1870/71 | 1872 | 1876 | 1881 |
|---|---|---|---|---|
| Europäer und Amerikaner | 2.736 | 2.520 | 2.767 | 3.040 |
| Angehörige von Mischlingsracen aus Goa, Indien, Manila u. a. | 1.388 | 531 | 812 | 968 |
| Zeitweilig sich in Hongkong Aufhaltende | 57 | 159 | 154 | 188 |
| Chinesen in Diensten von Europäern | 7.617 | 7.460 | 5.879 | 5.529 |
| Chinesen in Victoria (mit Kowloon) | 72.884 | 75.584 | 84.525 | 96.856 |
| Chinesen in Dörfern der Colonie | 10.507 | 11.672 | 15.230 | 16.606 |
| Chinesen, auf Flottanten lebend: | | | | |
| *a*) im Hafen von Victoria | 12.309 | 13.500 | 12.404 | 16.687 |
| *b*) anderwärts | 11.430 | 6.699 | 10.341 | 12.302 |
| Gefangene | 479 | 441 | 512 | 682 |
| Im ganzen | 119.407 | 118.670 | 132.524 | 152.858 |

Wir sehen, welch überwiegend größten Theil der Bevölkerung die Chinesen ausmachen, die auch hier, wie in ihren heimischen Flusshäfen, zu großem Theile keinen festen Wohnsitz am Lande haben, sondern auf Booten, Ladelichtern und anderen Flottanten leben.

Bezüglich der Zu- und Rückwanderung von Chinesen nach, beziehentlich von Hongkong, mögen die folgenden Zahlen zur Orientirung dienen:

| Im Jahre | betrug die Zuwanderung von Chinesen | die Rückwanderung von Chinesen |
|---|---|---|
| 1883 | 74.722 | 57.438 |
| 1884 | 73.767 | 51.247 |
| 1885 | 80.773 | 57.517 |
| 1886 | 88.704 | 64.522 |
| 1887 | 92.375 | 82.897. |

Wenn man sich die Zustände vergegenwärtigt, welche durch ein in so bedeutendem Umfange statthabendes Zu- und Abwandern der chinesischen Bevölkerung von Hongkong geschaffen werden, so kann man leicht ermessen, welche Schwierigkeiten namentlich in Rücksicht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung für die englischen Behörden erwachsen mögen; der Dieb, der Bankerotteur, kurz jeder, der den kräftigen Arm der englischen Justiz Hongkongs zu fürchten hat — findet tausend Mittel, die nur wenige Stunden weite eigentliche Heimat zu erreichen, in welcher — trotz der bestehenden Gegenseitigkeitsverträge — die Justiz sich nicht immer sehr willig hat finden lassen, den auf englischem Boden straffällig Gewordenen auszuforschen und

der verdienten Strafe zuzuführen. Zugleich aber tritt oft gewissermaßen das Gegentheil ein, indem Verbrecher aus Canton und dem Vicekönigreiche Kwangtung überhaupt (dessen Bevölkerung als die zu Verbrechen geneignetste von ganz China gilt) nach Hongkong fliehen, um da der Ausforschung zu entgehen.

Man ist durch diese Verhältnisse genöthigt, in Hongkong dem Polizeiwesen eine ganz besondere Sorgfalt zuzuwenden. Die Colonie unterhält eine Polizeimacht, welche gegen 600 Mann stark ist und etwa 18% Europäer, 25% Indier und zum verbleibenden Theile Chinesen in ihren Reihen zählt. Dem Gouverneur Sir John Pope Henessey (1877—1882), wird das Verdienst nachgerühmt, durch eine höchst zweckmäßige Organisation des Polizeiwesens und die weise Anwendung der ihm übertragenen weitreichenden Strafgewalten (*»enlightened and sensible policy of dealing with criminals«*) eine sehr bemerkliche Abnahme in der Zahl der schweren Verbrechensfälle herbeigeführt zu haben. Eine Zunahme in der Zahl der Verbrechen soll aber wieder eingetreten sein, als Gouverneur Sir George Fergusson Bowen (1883 bis 1885), durch zuweit gehende Bevorzugung des militärischen Elementes in dem Polizeicorps von Hongkong, die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Körperschaft, wie es heißt, herabdrückte. Vielleicht haben die mehr soldatisch vorgehenden Polizisten Bowens sich ausschließlicher auf die Repression beschränkt, während jene Henesseys ihren chinesischen Pflegebefohlenen gegenüber gewiss am richtigeren Wege waren, wenn sie die Mittel zu finden wussten, geplante Verbrechen auszuspüren, sie rechtzeitig zu verhindern, also preventiv vorzugehen.

In den letzten Jahren zeigte die Strafstatistik von Hongkong das Folgende.

Vor dem höchstem Gerichtshofe, wo die schwersten Criminalfälle zur Verhandlung gelangen:

| Im Jahre | wurden verhandelt | | Hievon | | Einstellungs-beschlüsse | | Vertagungen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fälle | gegen Personen | verurtheilt | freigesprochen | Fälle | Personen | Fälle | Personen |
| 1883 | 91 | 126 | 70 | 26 | 14 | 28[1] | 2 | 2 |
| 1884 | 68 | 101 | 65 | 20 | 8 | 16 | — | — |
| 1885 | 91 | 147 | 103 | 22 | 16 | 22 | — | — |
| 1886 | 75 | 107 | 59 | 20 | 16 | 27 | 1 | 1 |
| 1887 | 94 | 155 | 82 | 36 | 17 | 26 | 1 | 8 |
| Im ganzen ........... | 419 | 636 | 379 | 124 | 71 | 119 | 4 | 11 |
| Mittelwert 1883/87.... | $83\,^{4}/_{5}$ | $127\,^{1}/_{5}$ | $75\,^{4}/_{2}$ | $24\,^{4}/_{5}$ | $14\,^{1}/_{5}$ | $23\,^{4}/_{5}$ | $^{4}/_{5}$ | $2\,^{1}/_{5}$ |
| Mittelwerte im Quinquennium 1877—1882........... | 125 | $183\,^{4}/_{5}$ | $130\,^{3}/_{5}$ | 42 | $7\,^{4}/_{5}$ | $10\,^{2}/_{5}$ | $^{1}/_{5}$ | $^{3}/_{5}$ |

[1]) Darunter 1 Selbstmordfall.

Vor dem Polizeigerichtshofe (*Police Magistrates Court*) kamen zur Verhandlung:

| | Im Jahre | Fälle | gegen Personen | Hievon wurden bestraft | Hievon wurden freigesprochen |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1883 | 10.653 | 12.104 | 8.797 | 2.747 |
| | 1884 | 14.065 | 15.935 | 12 836 | 2.562 |
| | 1885 | 10.281 | 11.901 | 8.800 | 2.446 |
| | 1886 | 14.611 | 16.647 | 12.923 | 2.388 |
| | 1887 | 12.015 | 13.458 | 10.679 | 2.779 |
| | Summe | 61.625 | 70.045 | 54.035 | 12.922 |
| Mittel | 1883—1887 | 13.325 | 14.000 | 10.807 | 2.584 |
| „ | 1877—1882 | 7.795 | 8.867 | 6.776 | 2.091 |

Die weder verurtheilten noch freigesprochenen Angeklagten wurden an den höchsten Gerichtshof zur Bestrafung verwiesen, oder zur Legung von Bürgschaften verhalten u. s. w.

Über die Natur der Verbrechen und Vergehen gibt die officielle Statistik, die uns vorliegt, keine nähere Auskunft; bezeichnend ist es aber, dass eine Ausnahme hievon insoferne gemacht wird, als in dieser Statistik eine eigene Rubrik den Fällen eröffnet ist, in welchen die Bestrafung wegen Abgabe falschen Zeugnisses erfolgte — eines Verbrechens, das auf der eigenthümlichen chinesischen Moralauffassung beruht, und dessen häufiges Vorkommen anfänglich, nach Errichtung der gemischten Gerichtshöfe in den Vertragshäfen, den europäischen Richtern beinahe jede Basis für die Ausübung ihres Amtes zu entziehen drohte. Die geringe Zahl der Fälle, in welchen wegen dieses Verbrechens zu Hongkong von 1883—1887 Verurtheilungen vorkamen (6, 8, 6, 35 und 14, im ganzen 69), beruht möglicherweise nur auf der Schwierigkeit, den vom englischen Gesetze erforderten strengen Beweis für die verbrecherische That des falschen Zeugnisses, in allen Fällen auch wirklich herzustellen. Eine bedeutende Abnahme ist immerhin unverkennbar, da der Mittelzahl von 13·8 für das Quinquennium 1883—1887 eine solche von 28·6 für das vorangehende Quinquennium — bei geringerer Bevölkerungszahl — gegenübersteht.

Vom Standpunkte der Criminalstatistik aus, zur Beurtheilung der allgemeinen Sittlichkeit im chinesischen Volke, dürfen die von den Hongkonger Gerichten abgeführten Strafamtshandlungen die größte Beachtung beanspruchen. Denn hier untersteht jeder straffällig gewordene Chinese in gleicher Weise dem gleichen Gesetze; der Jurisdiction des gemischten Gerichtshofes (Shanghai's) aber darf Jeder als entrückt gelten, der einen höheren Rang als der präsidirende chinesische Richter wirklich bekleidet, oder (wie dies seitens reicher Kaufleute öfters geschieht) einen solchen Rang auch nur erkauft hat. Selbst von der Pflicht zur Abgabe einer Zeugenaussage ist ein solcher Höherstehender nach chinesischem Gesetze befreit[1]).

[1]) Consul Hughes erwähnt diese Anomalie in seinem Berichte über das Wirken des gemischten Gerichtshofes zu Shanghai im Jahre 1886, und mahnt geradezu zu besonderer Vorsicht bei Abschluss von Geschäften mit Trägern hoher wirklicher oder fictiver Amtstitel.

Beim Seegerichtshofe (*Marine Magistrates Court*) ergab sich Folgendes:

| Im Jahre | wurden verhandelt | | Hievon wurden | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fälle | gegen Personen | bestraft mit Arrest | Geldstrafe | Lohnabzug | Verweis | ermahnt | ausgeschifft | freigesprochen | dem höheren Gerichte überwiesen |
| 1883 | 37 | 58 | 13 | 11 | 5 | 1 | 15 | 1 | 12 | — |
| 1884 | 78 | 169 | 85 | 32 | 11 | 1 | 9 | 3 | 28 | — |
| 1885 | 111 | 221 | 136 | 47 | 14 | 2 | 1 | — | 21 | — |
| 1886 | 58 | 87 | 43 | 24 | 6 | 2 | 1 | — | 11 | — |
| 1887 | 90 | 152 | 47 | 37 | 6 | 21 | 15 | 3 | 23 | — |
| Im ganzen ........... | 374 | 687 | 324 | 151 | 42 | 27 | 41 | 7 | 95 | — |
| Mittelwerte 1883/87 .. | 74.8 | 137.4 | 64.8 | 30.2 | 8.4 | 5.4 | 8.2 | 1.4 | 19 0 | — |
| „ 1877—1882 .. | 118.0 | 213.0 | 85.8 | 44.2 | 22.8 | 8.2 | 19.4 | 2.0 | 30.2 | — |

Es ergiht sich also aus diesen Zahlen, dass selbst die armen Blaujacken, von welchen hei dem enormen Schiffsverkehre Hongkongs keine geringe Zahl, allen Flaggen angehörend, im Laufe jeden Jahres Hongkong besucht, im ganzen und großen ihre Condnite recht ansehnlich verbessert haben, und besonders ist es hemerkenswert, dass nicht ein einziger Fall im Laufe von 10 Jahren die Verweisnng eines Seemannes an den höheren Gerichtshof nothwendig gemacht hat.

Die Polizeiühertretnngen, welche nicht gerichtlich, sondern durch die Strafgewalt der Polizei untersucht und zum Abschlusse gebracht wurden, waren:

| Im Jahre | Schwere Polizeiübertretungen Fälle | Verurth. | Freisprüche | Leichte Polizeiübertretungen Fälle | Verurth. | Freisprüche |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1883 | 2.423 | 1178 | 483 | 5.265 | 4.014 | 1024 |
| 1884 | 2.652 | 1297 | 560 | 7.551 | 4.743 | 1102 |
| 1885 | 2.466 | 1298 | 561 | 4.309 | 3.707 | 757 |
| 1886 | 2.500 | 1389 | 472 | 6.336 | 6.457 | 672 |
| 1887 | 2.577 | 1234 | 565 | 5.904 | 6.310 | 1214 |
| Im ganzen | 12.618 | 6396 | 2643 | 29.365 | 25.231 | 4769 |
| Mittel 1883—1887 | 2.523·$_6$ | 1279·$_2$ | 528·$_6$ | 5.873 | 5.046·$_2$ | 953·$_8$ |
| „ 1877—1882 | 2.396·$_8$ | 1387·$_6$ | 490·$_6$ | 4.083 | 3.759·$_6$ | 819·$_2$ |

In den Poleizeiübertretungen beider Kategorien sehen wir also die naturgemäße Zunahme, welche dem Anwachsen der Bevölkerung entspricht.

Die Gesammtzahl der Sträflinge im Gefängnisse von Hongkong hetrug zu Ende des Jahres 1886 632, worunter 49 Europäer; mit Schluss des

Jahres 1887 zählte man 612 Sträflinge. Der Zuwachs betrug im Jahre 1887 4600, der Abgang 5541; der Tagesdurchschnitt des Sträflingstandes 584 im Jahre 1887, 674 im Jahre 1886.

Nach Geschlecht, beziehungsweise Alter gesondert, zeigten sich unter den Sträflingen im Laufe der letzten 5 Jahre die nachstehenden Verhältniszahlen:

| Im Jahre | Sträflinge | | | Im ganzen | Tages-Durchschnitt |
|---|---|---|---|---|---|
| | erwachsene | | jugendliche | | |
| | männliche | weibliche | | | |
| 1883 | 3.200 | 137 | 149 | 3.486 | 542.5 |
| 1884 | 3.670 | 168 | 185 | 4.023 | 552.0 |
| 1885 | 3.327 | 147 | 136 | 3.610 | 530.0 |
| 1886 | 4.278 | 173 | 149 | 4.600 | 674.0 |
| 1887 | 4.012 | 149 | 147 | 4.308 | 584.0 |

Die bisher gegebenen Daten über die Zahl und Zusammensetzung der Bevölkerung, die Mortalitäts- und Geburtequoten, Zu- und Abwanderung, und Verbrecherstatistik ermöglichen es, sich ein allgemeines Urtheil über die Verhältnisse der Einwohnerschaft von Hongkong zu bilden. Fügen wir nun, in möglichster Kürze, einige Angaben über die Regierung und Verwaltung der Colonie hinzu.

Dem Gouverneur, über dessen weit ausgedehnte Vollmachten sich beinahe der ganze Inhalt des seit 1843 mehrfach amendirten und erweiterten *Charters* ausspricht, steht ein Executivrath von sechs Mitgliedern zur Seite. Die gesetzgebende Körperschaft besteht aus sechs der höchsten Beamten der Colonie und weiteren fünf Mitgliedern. Von diesen letzteren werden drei von der Krone, über Vorschlag des Gouverneurs, ernannt, und gewöhnlich befindet sich unter diesen ein angesehener Chinese; ein Mitglied wird von den Friedensrichtern aus ihrer Mitte gewählt, und endlich geht eines aus der Handelskammer, ebenfalls durch Wahl hervor.

Der Gouverneur ist *ex officio* Vice-Admiral des Seegerichtes, bei welchem der oberste Richter des allgemeinen Gerichtshofes als Richter fungirt. Die englischen bürgerlichen Gesetze, mitunter durch Verordnungen nach den örtlichen und speciellen Verhältnissen der Colonie modificirt, bilden die Basis der Justiz und der Verwaltung.

Der Executivrath (*Executive Council*) besteht, unter Präsidium des Gouverneurs, aus dem die Truppenmacht commandirenden General, dem Colonialsecretär, dem Generalfiscal oder Kronanwalt (*Attorney-General*), Finanzchef (*Treasurer*), dem Vorstand des Kataster- und Aufnahmswesens (*Surveyor*

*General*) und dem Polizeichef. Alle diese Beamten haben zugleich Sitz und Stimme im Gesetzgebungsrathe (*Legislative Council*).

Außer den Ämtern, welchen die hier angeführten Beamten vorstehen: Colonialsecretariat, Finanzleitung u. s. w., finden wir noch als selbständige höhere Colonialbehörden: das Departement für öffentliche Arbeiten, das Sanitätsdepartement, Grundbuch, Leitung der Aufforstung und Anpflanzungen, Hafenamt, Leitung der maritimen Aufnahmen, Stempelamt und das sehr wichtige Post- und Telegraphenamt.

Die Justizbehörden sind: der Oberste Gerichtshof, das Seegericht, der Polizeigerichtshof; in Verbindung mit diesen steht die Polizeimacht und das Gefängnis, dem (nach der Col. Off. L. f. 89) kein geringerer als ein Generalmajor vorsteht.

Das ausübende ärztliche Departement ist von der Sanitätsbehörde getrennt, und zählt einen obersten Colonialarzt und Inspector der Spitäler, einen höheren Arzt für die sanitäre Überwachung des Einwanderungswesens und Ärzte für die Spitäler.

In kirchlicher Richtung ist Hongkong der Sitz eines anglikanischen und eines römisch-katholischen Bischofs. Dem Schul- und Erziehungswesen ist ein eigenes Inspectorat vorgesetzt.

Kirche und Schule sind sehr thätig. Hongkong hat eine aus Colonialmitteln erhaltene Central-Knabenschule, etwa vom Fuße einer Bürgerschule, dann 15 Freischulen, von welchen fünf mit englischer Unterrichtssprache. Außerdem werden 61 Schulen durch Geldbeiträge von Regierungswegen unterstützt (*grant-in-aid-schools*). Von diesen 61 Schulen sind 55 vollständig Freischulen, die kein Schulgeld erheben und den zehn verschiedenen, in Hongkong vertretenen Missionsgesellschaften zugehören. Man zählte 5974[1]) Kinder (1887) auf den Schülerlisten der bisher erwähnten und dem Centralschulinspectorate unterstehenden Schulen; 2300 andere, meistens chinesische Schüler, erhalten ihren Unterricht in Schulen, die keine Unterstützung erhalten, und der Inspicirung nicht unterliegen. Die Unterrichtssprachen sind die englische, die portugiesische, und drei verschiedene chinesische Dialecte. Einige Studienstipendien zum Besuche höherer Lehranstalten bieten einen geringen Ersatz für das Fehlen jeder industriellen oder technischen Lehranstalt.

Sehr zahlreich sind die in Hongkong vertretenen Missionsgesellschaften, welche nebst der eigentlichen kirchlichen Thätigkeit auch sehr thätig im Schulwesen und in der Förderung humanitärer Anstalten: Kranken- und Siechenhäuser, Schulen, Kinderasyle, Findelhäuser u. s. w., sich erweisen. Humanitären Bestrebungen huldigen auch die zahlreichen Mitglieder der vielen Freimauerlogen: *District Grand Lodge of H'gk'g and South China*; *Victoria Chapter*; *Cathay Chapter*; *United Chapter*; *The St. Mary Magdalene Chapter of Sovereign Princes*; *Zetland Lodge*; *Victoria Lodge*; *Perseverance Lodge*; *Eothem Mark Lodge of H'gk'g*; *St. John's Lodge*; *United Service Lodge*; dann die, zu dem „*Independent Order of Good Templars*“ gehörenden Logen: *Hongkong Lodge*, *Victoria Lodge*, *Wanderers Rest Lodge*, *Rising Star of Hope Lodge*, *Better Days Lodge*, *United we stand Lodge* u. s. w. —

Werfen wir nun einen Blick auf die finanziellen Verhältnisse

[1]) 1883: 5.597. 1884: 5.885. 1885: 5.844. 1886: 5.844.

der Colonie, welche sich am besten durch ihre öffentlichen Einnahmen und Ausgaben charakterisiren werden.

Diese betrugen[1]):

| Im Jahre | Einnahmen $ | Ausgaben $ |
|---|---|---|
| 1846......... | 135.230 | 301.750 |
| 1856......... | 177.500 | 212.130 |
| 1866......... | 806.795 | 987.290 |
| 1867......... | 895.715 | 763.900 |
| 1868......... | 1,181.360 | 1,032.215 |
| 1869......... | 962.135 | 961.545 |
| 1870......... | 953.100 | 903.775 |
| 1871......... | 879.810 | 933.375 |
| 1872......... | 968.070 | 877.590 |
| 1873......... | 887.895 | 825.500 |
| 1874......... | 890.585 | 961.990 |
| 1875......... | 930.559 | 906.685 |
| 1876......... | 922.025 | 937.845 |
| 1877......... | 1,034.770 | 848.935 |
| 1878......... | 947.637 | 910.523 |
| 1879......... | 964.095 | 926.867 |
| 1880......... | 1,069.947 | 948.014 |
| 1881......... | 1,324.456 | 981.582 |
| 1882......... | 1,209.517 | 1,094.805 |
| 1883......... | 1,289.448 | 1,342.299 |
| 1884......... | 1,173.071 | 1,546.107 |
| 1885......... | 1,251.889 | 1,621.250 |
| 1886......... | 1,367.978 | 2,020.861 |
| 1887......... | 1,427.486 | 2,023.002 |

Während des letzten in Betracht gezogenen Quinquenniums 1883—1887 entfielen von den Einnahmen auf Verkäufe öffentlicher Grundstücke: 25.719, 19.695, 66.659, 34.732 und 155.238 $, und von den Ausgaben auf außerordentliche Erfordernisse, einschließlich der Ausgaben für Verstärkung der Befestigungen und Vertheidigungsanstalten: 180.052, 340.764, 475.147, 825.625 und 744.820 $.

Die öffentliche Schuld besteht nur mehr in einem, im Jahre 1886 unter Auspicien der großbritannischen Regierung in England contrahirten Anlehen von 200.000 £.

Nähere Details des Budgets sind weder dem Fregattenkapitän Spetzler zugänglich geworden, welcher in seinem Berichte (vom Mai 1885) sich auf die Hauptsummen der Jahre 1884 und des Voranschlages für 1885 beschränken musste, noch sind wir imstande gewesen, Details zu erlangen, weshalb

[1]) Von 1846 bis incl. 1877, aus den in Pfund Sterling gegebenen Summen in der „*Hongkong Directory*“ rund umgerechnet nach der officiellen Wertrelation von 1 $ = 4 sh. 2 d. Von 1877—1887 nach der „*Colonial Office List*“, und von 1883 bis 1887 richtig gestellt und ergänzt nach dem Jahresberichte des Gouverneurs Des Voeux an Lord Knutsford über das Jahr 1887.

wir uns auch hier mit den Hauptsummen und einigen wenigen speciellen Angaben begnügen müssen.

Die Einnahmen der Colonie bestehen etwa zu einem Viertheil aus den Erträgnissen classificirter Municipalabgaben für Polizeizwecke, Beleuchtung, Wasser u. dgl.; die Einkommensteuern ergeben in Victoria 13%, in Kowloon und den kleineren Orten der Colonie etwa 7% der Gesammteinnahmen, der Rest — also mehr als die Hälfte — setzt sich aus dem Pacht für Opium- und verschiedene andere Licenzen, aus Grundsteuern, Strafgeldern u. s. w. zusammen.

Freiwillige Steuern, zu besonderen Zwecken, kommen nicht selten vor; so erwähnt z. B. der Gouvernementsbericht über das Jahr 1887, dass unter der chinesischen Bevölkerung für den Zweck der Verstärkung der außerhalb von Victoria functionirenden Landpolizei, 3012 $ 17 Cents. zusammengeschossen wurden; die Regierung trug zu demselben Zwecke 2000 $ bei.

Die Besitztitel (*assets*) der Colonie überwiegen im allgemeinen ihre finanziellen Verpflichtungen;

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre | 1883 | war diese günstige Differenz ... | 1,067.200 $ |
| " " | 1884 | " " " " ... | 729.562 " |
| " " | 1885 | " " " " ... | 427.692 " |
| " " | 1886 | überwogen die Verpflichtungen um | 191.512 " |
| " " | 1887 | durch das erwähnte Anlehen, ergab sich wieder ein Haben von .... | 631.374 " |

Das erwähnte Anlehen von 200.000 £ (1,230.769 $) wurde durch verschiedene öffentliche Bauten, namentlich fortificatorischer und sanitärer Natur, zur Nothwendigkeit; es war das erstemal, dass die Colonie Hongkong, seit ihrer Errichtung, an den öffentlichen Credit appelliren musste. In den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens war die Colonie allerdings nicht in der Lage, die vollen Kosten für die vielen neu ins Leben tretenden Institutionen zu tragen, und die Capitalien für die großartigen öffentlichen Bauten und Anstalten aufzubringen, die nach und nach nothwendig wurden. Damals war es das Mutterland, welches in liberalster Weise die Colonie unterstützte. Seither ist Hongkong reich genug geworden, um einen activen Haushalt aus Eigenem zu führen, und der heimischen Regierung einen jährlichen fixen Beitrag von 20.000 £ für militärische Zwecke zu leisten. Außerdem trägt Hongkong noch selbst die Kosten für die locale Vertheidigung, indem die fortificatorischen Bauten als »öffentliche Bauten« im Colonialbudget behandelt werden, und außerdem noch directe Beiträge für die militärischen Colonialbedürfnisse geleistet werden.

Diese Beiträge, »*Military Contributions*«, und die Ausgaben für Vertheidigungswerke, betrugen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1883 ........... | 111.962 $ | | — |
| " " | 1884 .......... | 114.499 " | und | 3.465 $ |
| " " | 1885 ........... | 117.337 " | " | 72.564 " |
| " " | 1886 ........... | 124.562 " | " | 217.902 " |
| " " | 1887 ........... | 128.816 " | " | 258.444 " |

Über die, nächst den militärischen Ausgaben uns stets zunächst interessirenden Ausgaben für Schulzwecke, liegen die folgenden Daten vor:

Die Regierung verausgabte unter diesem Titel:

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre | 1883 | 35.412 $ |
| " " | 1884 | 36.758 " |
| " " | 1885 | 36.085 " |
| " " | 1886 | 43.086 " |
| " " | 1887 | 43.071 " |

Die von der Colonie zu besoldenden Beamten sind nicht allzu zahlreich, aber sie sind sehr anständig besoldet. Der Gouverneur bezieht 28.800, der Colonialsecretär 7200, der *Surveyor General* 6240, der Finanzchef 9600, Sanitätschef 2948, *Registrar General* 5320, Hafenmeister 4800, der Oberrichter 12.000, Polizeichef 5640, Schulinspector 3408, Oberste Colonialarzt 6168 $ an Jahresgehalt und Emolumenten; der Bischof (anglic. Conf.) 1000 £, sein Caplan 3840 $; der General-Postmeister 4320 $, wovon 480 nicht dem Colonialbudget, sondern dem englischen Postfonds zur Last fallen; der Generalmajor, welcher das Gefängnis commandirt, erscheint nur mit 3360 $ und freiem Quartier auf der Liste, woraus vielleicht der Schluss statthaft ist, dass er diese Bezüge nebst seiner, aus anderen als Colonialfonds fließenden *Half pay* bezieht. Die Gehalte der untergeordneten Beamten betragen von 1000 bis 3500 $.

Wir sehen bei allen diesen Angaben, dass in der englischen Colonie Hongkong nicht der englische Münzfuß von Sterlings, sondern, mit Rücksicht auf die Handelsverhältnisse Ostasiens, der vom spanischen, richtiger mexikanischen Dollar abstammende, in ganz Ostasien für den praktischen Geldverkehr die Münzeinheit bildende Silberthaler oder Dollar auch als officielle Münzeinheit adoptirt ist. Gesetzlich ist dies seit Erlass einer Cabinetsordre (*Order in Council*) vom 9. Jännar 1863 der Fall; eine eigene Münzanstalt wurde in Hongkong etablirt, welche die der ostasiatischen Einheitsmünze entsprechenden *Hongkong Dollars*, dann halbe solche Dollars, und zeitweise auch Kupfermünzen prägte.

In dieser Münzanstalt wurden bis Ende des Jahres 1887 geprägt:

Ganze und halbe Dollarsstücke für 1,427.487 $; Silber- und Kupfermünzen zu 20, 10 und 5 Cents, dann 1 Cent-Stücke für den Gesammtwert von 2,481.181.

Bezüglich der Maße und Gewichte ist in Hongkong zwar auch die Anwendung englischer Einheiten nicht ungesetzlich, aber beinahe gar nicht im Gebrauche; Ostasien hat im allgemeinen sich dem Maßwesen des Hauptlandes, China, bezüglich Maß und Gewicht accomodirt. Jedenfalls sind es die chinesischen Maße und Gewichte, denen im Handel und Verkehr dort die größte Bedeutung zukommt.

Wir beginnen mit den Gewichten, weil das chinesische Geldwesen auch streng auf den Gewichtsabstufungen basirt.

Mit wenigen Ausnahmen ist das chinesische Gewicht nach dem decimalen Systeme abgestuft. Durch die Verordnung vom 22. October 1884 sind für Hongkong, neben den gesetzlichen englischen Gewichten, die folgenden chinesischen Gewichte und Relationen derselben zum *Avoir du poids*-Gewichte gesetzlich fixirt worden:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1 l i ...... | oder | *cash* ..... | = 0.0013 | Unzen a. d. p. |
| 10 li..... = | 1 f a n..... | „ | *candareen*. | = 0.0133 [1] | „ „ „ „ |
| 10 fan ... = | 1 t s i n.... | „ | *mace* ..... | = 0.1333 | „ „ „ „ |
| 10 tsin... = | 1 l e u n g .. | „ | *tael* ...... | = $1\frac{1}{3}$ [2] | „ „ „ „ |
| 16 leung.. = | 1 k a n .... | „ | *catty* ..... | = $1\frac{1}{3}$ | Pfund „ „ „ |
| 100 kan ... = | 1 t a m .... | „ | *picul* ..... | = $133\frac{1}{3}$ | „ „ „ „ |
| 120 kan ... = | 1 s h e k ... | „ | *stone* ..... | = 160 | „ „ „ „ |

Die gesperrt gedruckten Ausdrücke sind die chinesischen; die *cursiv* gedruckten aber sind Fremdworte, die in den ostasiatischen Verkehrssprachen allgemeine Aufnahme gefunden haben. Dem *shek* liegt offenbar nicht ein chinesisches Gewicht, sondern der englische *stone* zu Grunde.

Der Chinese verkauft im allgemeinen beinahe alles, so z. B. auch Flüssigkeiten, nach Gewicht.

Die Geldwerte beruhen beinahe durchaus auf bestimmten Gewichtsmengen von Silber. Hiedurch werden diese *leung*, *tsin*, *fan* und *li*, oder nach den gebräuchlicheren Bezeichnungen: *tael*, *mace*, *candareen* und *cash* zugleich zu Wertbezeichnungen.

Die Wertrelationen, keineswegs so feststehend wie die Gewichtsrelationen, können angenommen werden, wie folgt:

1 *li* oder *cash* [3]) = 0.064 d. (engl. Pfennig) oder rund $^1/_{20}$ d.
1 *fan* oder *candareen* = 0.64 d., rund $^1/_2$ d.
1 *tsin* oder *mace* = 6.4 oder rund 6 d.
1 *leung* oder *tael* = 5 Shilling 4 d.

Kein einziger dieser Silbergewichtswerte ist übrigens durch eine geprägte Münze körperlich vertreten, mit Ausnahme des stets nur aus Kupfer oder Bronze geprägten *cash* (*li*).

Das Silber als Wertmesser oder Geld wird in Barren oder schuhförmigen Stücken, ungeprägt, dem Gewichte nach in Verwendung genommen; letztere Stücke, oft irrthümlicherweise als die „*taels*" angesehen, heißen *sycee*; ihr verschiedener Wert wird erst durch ihr Gewicht bestimmt. Kleinere Summen werden häufig in sogenanntem „gebrochenem Silber" beglichen. Es sind dies Bruchstücke von mexikanischen und spanischen Dollars, durch einen eigenen Process, „*chopping*" genannt, aus diesen Münzen gewonnen. Auch hier kann natürlich das einzelne Stück keinen bestimmten Wert haben, und die feine Geldwage, „*li-tang*", muss erst den Wert der Bruchstücke bestimmen.

Die *Cashs* können das einzige gemünzte Geld Chinas genannt werden. Die Chinesen nennen dieses bronzene, mit einem viereckigen Loche (zum Aufreihen an Schnüren) versehene Geldstück *tsin*.

Die in der Hongkonger Münze geprägten *cashs* oder *tsins*, dort auch *m i l* genannt, sind etwas kleiner als die zumeist in China in Umlauf befindlichen derlei Geldstücke, und das Loch in der Mitte ist kreisförmig.

---

[1]) Die officielle „*Hongkong Directory*", der wir diese Daten entnehmen, schreibt: 0.0033 — offenbar ein Druckfehler.

[2]) Der gegenwärtig gebräuchliche *Tael* wiegt 1.351 Unzen.

[3]) Zur Bezeichnung von Gewichten wird das chinesische Wort *li* nie angewendet. Beinahe sicher aber ist, das 1 *li* Silbergewicht den ursprünglichen Geldwert von 1 *cash* bestimmte.

Der Wert des *Cash* ist ein sehr veränderlicher; man kann füglich von einem fluctuirenden Course der *Cash* sprechen. 1000 *cashs* als Wert der mexikanischen Dollars ist eine mittlere Notirung.

In Hongkong sind englische Banknoten und Noten der fundirten Banken (*chartered banks*) gesetzliche Zahlungsmittel; ebenso von Bargeld: Hongkong und mexikanische Dollars; 20, 10 und 5 Cents Silberstücke für Werte, welche nicht zwei, und bronzene *cents*, dann *mils*, für Werte, die einen Dollar nicht übersteigen. Im Umlaufe stehen aber auch spanische und südamerikanische Dollars, spanische Vierteldollars (2 *Realen*-Stücke), amerikanische Halb- und Vierteldollars, *shillings*, *sixpence*-Stücke und *Francs*; ferners das neue japanische Geld, (dem Werte nach identisch mit dem Gelde der Hongkong-Münze), dem Gelde von Hongkong im Verkehre gänzlich gleichgestellt; die 10 und 20 Cents-Stücke der *Straits Settlements*, welche ebenfalls als gleich- und vollwertig gehen.

4 Shillings ist gegenwärtig ein hoher Durchschnittswert für den Dollar. Er hat in den letzten Jahren selten den Courswert von 3 sh. 10 d. erreicht, und sank mitunter bis zum Werte von 3 sh. 4 d.

Die mexikanischen Dollars zeigen infolge ihrer ziemlich rohen Prägung und starken Benützung für den Umlauf oft recht erhebliche Gewichtsdifferenzen. Solche Dollars, in gereinigtem Zustande mit „gewogen 7.17“ bezeichnet, d. h. vom Gewichte von 7 *mace*, 1 *candareen* und 7 *li*, erzielen Prämien; leichter befundene erleiden entsprechenden Discont.

Von den Hongkonger Münzen haben die bronzenen *cents* und *mils* — vielleicht wegen ihrer kleineren Gestalt — meistens einen Discont zu erleiden gehabt, welcher oft bis zu 30% bei den *cents*, selbst bis zu 50% bei den *mils* anwuchs [1]).

An Maßen stehen außer den ebenfalls gesetzlichen englischen, die folgenden im Gebrauche:

10 *fan* = 1 *tsun* oder Zoll = 1.41" englisch
10 *tsun* = 1 *chek* „ Fuß = 14.1" „
10 *chek* = 1 *ch'eung* „ Faden = nahe an 4 Yards.

Der Vertrag von Tientsin fixirt

1 *ch'eung* = 141 englische Zoll;
1 *li* oder Meilemaß = $^1/_3$ englische Meile;
10 *li* = 1 *po* oder *league* = nahezu 3 engl. Meilen.

Landflächen werden mit der Einheit *mow* oder *acre*, etwa gleich $^2/_{13}$ englische Acres, gemessen. —

Wenden wir uns nach dieser Einschaltung zu den wichtigsten Institutionen, welche in Hongkong dem Handel dienen.

Unter diesen nehmen die Banken, wie schon angedeutet, die erste Stelle ein.

Die vornehmsten unter diesen in Hongkong etablirten Geldinstituten sind: Die *Hongkong and China Bank*, mit Zweiganstalten und Agentien in London,

---

[1]) Hieraus wussten die chinesischen Dienstleute entsprechenden Vortheil zu ziehen, wenn sie, von ihren Auftraggebern mit Silbergeld versehen, Zahlungen zu leisten hatten, die der geringfügigen Beträge halber gesetzlich in *cents* und *mils* geleistet werden konnten.

Shanghai, Yokohama, Hiogo, Bombay, Calcutta, Singapore, Penang, Batavia, Iloilo, Tientsin, Lyon, New-York, Saïgon, Manila, Foochow, Amoy, Swatow, Ningpo, Hankow, San Francisco, Melbourne, Sydney, und an zahlreichen anderen Orten von geringerer Bedeutung.

Die *New Oriental Bank Corporation*; diese Bank ist in Verbindung mit mehreren großen Banken in England und besitzt Agentien oder Zweiganstalten in Aden, Bombay, Calcutta, Ceylon, Kobé, Madras, Mauritius, Melbourne, New-York, Paris, San Francisco, Shanghai, Singapore, Sidney und Yokohama.

Die *Chartered Bank of India, Australia and China.* Außer ihren Verbindungen mit Banken im Mutterlande, hat diese Bank Filialen oder Agentien in Australien, Neuseeland, New-York, San Francisco und Canada. Sie vertritt in Hongkong die Anglo-Californische und die Californische Bank von San Francisco.

Die *Chartered Bank of India, London and China*; Verbindung mit englischen Banken und Zweiganstalten oder Agentien in London, Bombay, Calcutta, Madras, Ceylon, Penang, Singapore, Batavia, Sourabaya, Shanghai, Foochow, Amoy, Manila und Rangoon.

Ferners bestehen in Hongkong Zweiganstalten der folgend benannten Banken: Agra-, Neuseeland-, Ulster-Bank; *National Bank of India*; *National Bank of Scotland*; *National Provincial Bank of England*; Stockholm Enskilda-Bank; *London and Westminster Bank*; Erste National-Bank von Tokio; Deutsche National-Bank zu Bremen.

Die großen, in Hongkong selbst etablirten Banken, setzen ihre eigenen Noten in Circulation; doch ist die Summe der umlaufenden Noten keine so große, als man allenfalls angesichts der enormen Handelstransactionen erwarten könnte, welche unter dem Einflusse des Hongkonger Bankwesens stehen.

Nach den Answeisen der großen Banken betrug die Summe der umlaufenden Noten:

| Im Jahre | Notenumlauf $ | Barfonds $ |
|---|---|---|
| 1883 | 5,099.661 | 1,779.166 |
| 1884 | 4,114.787 | 1,810,033 |
| 1885 | 4,080.071 | 2,000.833 |
| 1886 | 4,368,705 | 2,138.333 |
| 1887 | 5,052.473 | 2,362.833 |

Unter den für den Handel besonders wichtigen, mit behördlichem Charakter versehenen Institutionen, ist an erster Stelle die Handelskammer, und ebenso sind die Consulate hier zu erwähnen. Unsere Monarchie ist in Hongkong durch ein Generalconsulat vertreten; ferners bestehen hier noch die nachstehenden Consularämter: ein portugiesisches Generalconsulat, dann Consulate von Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Russland, Schweden und Norwegen, den Niederlanden, Belgien, Brasilien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Japan, Siam, den Sandwich-Inseln und Peru. —

Große Lagerhäuser und Magazine, mitunter eigenen Gesellschaften gehörend, ermöglichen es, im Freihafen von Hongkong Waren zu deponiren, welche erst bei günstigen Conjuncturen weiter verschifft werden sollen. —

Über den Umfang des Handels von Hongkong, das heißt über die Höhe der hier zum Umsatze gelangenden Werte, ist es leider nicht möglich, genaue Angaben zu gewinnen; eben die Eigenschaft von Hongkong als Freihafen steht dem entgegen, weil hier kein Zollhaus besteht, und kein einlaufendes oder auslaufendes Schiff Declarationen über die Natur und den Wert seiner Ladung abzugeben hat. Es steht aber fest, dass Hongkong seine commerzielle Thätigkeit durchaus nicht ausschließlich auf jene Thätigkeiten beschränkt, welche aus der Natur des Platzes als Entrepôt hervorgehen, sondern auch selbständige Geschäfte in recht bedeutendem Umfange macht, Warengeschäfte nämlich; von den im Vordergrunde stehenden Geldgeschäften war schon früher die Rede.

Man kann allerdings zu guten Näherungswerten über den Warenhandel von Hongkong gelangen, wenn man die Mühe nicht scheut, aus den Handels- und Schiffahrtsstatistiken aller Länder, welche die Provenienz der eingeführten und die Bestimmung der ausgeführten Waren angeben, die entsprechenden, auf Hongkong bezüglichen Positionen zu excerpiren, und die bezüglichen Summen zusammenzurechnen.

Auf diese Art gelangt die Colonial Office List für 1889 zur Angabe, dass im Jahre 1885 die Einfuhren nach Hongkong »*from the fourteen principal countries*« den Wert von 21,869.145 £ und die Gegenwerte, nämlich die Ausfuhren dahin von Hongkong aus 18,635.181 £ betragen haben sollen. Die Hälfte dieser Warenbewegung in beiden Richtungen entfällt auf den Handel Hongkongs mit China, ein Drittheil auf jenen mit Indien (Thee, Seide, gegen Opium). Thomas J. Dymes gibt $1^1/_2$ Millionen Pfd. Sterl. als den Wert der Ausfuhren von Hongkong und $2^1/_2$ Millionen Pfd. Sterl. als jenen der Einfuhren nach Hongkong (beides für das Jahr 1886), im directen Verkehre zwischen Hongkong und dem Mutterlande der Colonie an. (Darunter Thee und Seide für je $^1/_2$ Million Pfd. Sterl., Baumwollmanufacte $1^1/_2$ Millionen Pfd. Sterl., Wollwaren $^3/_4$ Million Pfd. Sterl.)

Die Waren, die in Hongkong theils als Gegenstände der Einfuhren, theils als solche der Ausfuhren, vornehmlich in Betracht kommen, sind: Opium, Zucker, Mehl, Salz, Töpfereiwaren, Öl, Bernstein, Baumwolle und Baumwollfabricate, Sandelholz, Elfenbein, Betel, Lebensmittel aller Art, Bausteine u. s. w. Außerdem bilden auch noch, wie Fregattenkapitän Spetzler dies in seinem commerziellen Berichte über Hongkong ausdrücklich bemerkt, Thee, Petroleum, Kaffee, Häute, Cassia, Zündhölzchen, Kohlen, dann die mannigfachen Gegenstände der chinesischen und japanischen Kunstindustrie, namhafte Artikel im Warenhandel von Hongkong.

Zur Zeit der ersten Anwesenheit des NAUTILUS im Hafen von Hongkong machte sich der Einfluss des französisch-chinesischen Krieges durch eine Verminderung in den Einfuhren an Stückgütern und Kurzwaren, Metallen und Luxusgegenständen fühlbar. Die Kaufkraft der Bevölkerung Chinas war eben durch sehr hohe, von den Mandarinen unerbittlich eingetriebene Kriegssteuern sehr herabgedrückt worden. Der Import an Waffen, Munition, Provisionen, und besonders an Steinkohlen hatte aber zugleich eine große Zunahme erfahren.

Bemerkenswert ist, dass — wie Fregattenkapitän Spetzler berichtete — der Krieg gar keinen Einfluss auf die beiden Haupartikel des chinesischen Exportes — Thee und Seide — dem Preise nach, ausgeübt hatte.

Allerdings hatte der größte Theil der Ernten dieser Artikel noch vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten der Verschiffung zugeführt werden können.

Zur Beurtheilung der enormen Thätigkeit von Hongkong in commerzieller Beziehung bieten einigen Ersatz für die fehlenden genaueren Daten über die Warenbewegung, die Angaben über die Schiffahrtsbewegung in diesem Hafen. Wir bringen diesfällig das Folgende:

| Im Jahre | Betrag der Gesammttonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe mit Ausschluss der chinesischen etc. Dschunken | Mit Hinzurechnung der 3 chinesischen etc. Dschunken [3] | Auf die englische Flagge entfielen [3] |
|---|---|---|---|
| 1867 [1] | 2,376.281 *t* | | |
| 1868 [1] | 1,974.299 „ | | |
| 1869 [2] | 2,256.049 „ | | |
| 1870 | 2,640.347 „ | | |
| 1871 | 3,235.701 „ | | |
| 1872 | 3,795.566 „ | | |
| 1873 | 3,273.119 „ | | |
| 1874 | 3,034.036 „ | | |
| 1875 | 3,893.687 „ | | |
| 1876 | 4,359.616 „ | | |
| 1877 | 4,851.896 „ | | |
| 1878 | 5,209.437 „ | 8,693.087 *t* | 3,866.795 *t* |
| 1879 | 4,964.339 „ | 8,240.400 „ | 3,797,335 „ |
| 1880 | 5,078.868 „ | 8,359.994 „ | 3,758,160 „ |
| 1881 | 5,686.488 „ | 9,009.124 „ | 4,198.853 „ |
| 1882 | 6,337.024 „ | 9,914.788 „ | 4,725.738 „ |
| 1883 | 6,882.381 „ | 10,566.474 „ | 5,085.388 „ |
| 1884 | 6,961.758 „ | 10,316.315 „ | 5,375.703 „ |
| 1885 | 7,699.099 „ | 11,271.711 „ | 6,015.371 „ |
| 1886 | 9,080.390 „ | 12,563.621 „ | 6,712.377 „ |
| 1887 | 9,169.534 „ | 12,729.440 „ | 6,817.048 „ |

Was eine Schiffahrtsbewegung von 9,169.534 *t* eigentlich vorstellt, wird am besten durch einen Vergleich illustrirt. Wir glauben den folgenden als schlagend bezeichnen zu dürfen: Sechsundzwanzig Jahre, nachdem durch den Vertrag von Nanking die fünf Vertragshäfen Canton, Amoy, Foochow, Ningpo und Shanghai eröffnet, Hongkong an England abgetreten worden waren, hatte die Schiffahrt Hongkongs, wie oben angeführt, die Gesammttonnenbewegung von 2,256.049 *t* (1869, s. o.) erreicht; zu gleicher Zeit betrug die analoge, für Hongkong allein seither auf 9,169.534 *t* angewachsene Gesammttonnenzahl der Hocheeschiffahrt, und zwar ebenfalls mit Ausschluss der von Dschunken betriebenen Küstenschiffahrt, für alle fünf, wie gesagt, schon durch sechsundzwanzig Jahre in stetigem Aufschwunge begriffenen chinesischen Vertragshäfen zusammengenommen, erst 6,842.095 *t*.

[1]) Nach Scherzer, Ostasiatische Expedition.
[2]) 1869—1887, nach dem officiellen „*Statistical Abstract*", Jahrgang 23 u. 25.
[3]) Nach der „*Colonial Office List*".

Fügen wir noch Folgendes zu weiterem Vergleiche bei: Der Gesammttonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Hochseeschiffe betrug im Jahre 1888:

| | |
|---|---|
| In London (1887) | 12,164,336 *t* |
| „ New-York | 11,351,013 „ |
| „ Marseille | 9,864.472 „ |
| „ Liverpool (1887) | 9,944.918 „ |
| „ Antwerpen | 7,987.956 „ |
| „ Genua | 6,003.441 „ |
| „ Odessa | 3,301.582 „ |
| „ Bordeanx | 2,643.930 „ |
| „ San Francisco | 2,336.307 „ |
| „ New-Orleans | 2,303.842 „ |

Leider liegt uns eine weitergehende Detaillisirnng der obigen, den Umfang der Schiffahrt Hongkongs darstellenden Zahlenangaben nicht vor, so dass ein Schluss auf den Antheil nicht gemacht werden kann, welchen die einzelnen Flaggen an der Znnahme der Schiffahrt von Hongkong genommen haben. Sicher ist aber, dass die größte relative Znnahme anch hier, wie in Ostasien überhaupt, auf die deutsche Schiffahrt entfällt.

Bezüglich der Verhältnisse zwischen Schiffszahl nnd Tonnengehalt, so dass ein Schluss auf die mittlere Größe der in Verwendung stehenden Fahrzeuge gemacht werden kann, orientiren die folgenden Daten über das Quinquenninm 1883—1887, wobei aber nur die eingelanfenen Schiffe in Betracht gezogen sind, so dass die Gesammttonnengehalte anch nnr etwa die Hälfte der früher angegebenen betragen können.

Eingelaufene Schiffe:

| Im Jahre | Hochseeschiffe | | Dschnnken | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl | Tonnengehalt | Zahl | Tonnengehalt |
| 1883 | 3399 | 3,450.428 | 24.258 | 1,851.239 |
| 1884 | 3290 | 3,479.637 | 23.473 | 1,687.594 |
| 1885 | 3428 | 3,866.709 | 23.674 | 1,797.222 |
| 1886 | 4251 | 4,571.296 | 22.971 | 1,752.868 |
| 1887 | 4078 | 4,607.914 | 23.521 | 1,793.923 |

Von näher detaillisirten Schiffahrtsdaten verfügen wir nur über diejenigen, welche Fregattenkapitän Spetzler, bei der ersten Anwesenheit des NAUTILUS im Hafen von Hongkong, über das Jahr 1884 zn erlangen vermochte. Leider verlieren diese Angaben dadnrch an Wert, dass sie vereinzelt dastehen, nnd nicht zum Vergleiche mit anderen, analogen Daten aus anderen Jahren — die uns eben fehlen — herangezogen werden können.

Der Commandant des NAUTILUS vermittelt uns Folgendes für das Jahr 1884:

| Eingelaufen | | Mit Ladung | | In Ballast | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt | Schiffe | Tonnengehalt |
| Schiffe unserer | Flagge | 12 | 22.251 | — | — | 12 | 22.251 |
| „ nordamerikan. | „ | 133 | 177.729 | 13 | 15.074 | 146 | 192.803 |
| „ belgischer | „ | 1 | 1.100 | — | — | 1 | 1.100 |
| „ englischer | „ | 2.364 | 2,663.346 | 33 | 21.848 | 2.397 | 2,685.194 |
| Hochsee-Schiffe chines. | „ | 32 | 24.531 | 1 | 392 | 33 | 24.923 |
| Dschunken chinesischer | „ | 15.101 | 1,196.128 | 8.372 | 491.866 | 23.473 | 1,687.994 |
| Schiffe dänischer | „ | 11 | 2.948 | 1 | 268 | 12 | 3.216 |
| „ holländischer | „ | 24 | 31.043 | — | — | 24 | 31.043 |
| „ französischer | „ | 103 | 155.262 | 1 | 858 | 104 | 156.120 |
| „ deutscher | „ | 443 | 289.454 | 31 | 19.717 | 474 | 309.171 |
| „ italienischer | „ | 2 | 1.671 | — | — | 2 | 1.671 |
| „ japanischer | „ | 16 | 19.851 | — | — | 16 | 19.851 |
| „ norwegischer | „ | 4 | 1.441 | 1 | 281 | 5 | 1.722 |
| „ russischer | „ | 4 | 5.374 | — | — | 4 | 5.374 |
| „ siamesischer | „ | 14 | 6.477 | — | — | 14 | 6.477 |
| „ spanischer | „ | 40 | 16.349 | 6 | 2.372 | 46 | 18.741 |
| Im ganzen ........ | | 18.304 | 4,614.955 | 8.459 | 552.276 | 26.763 | 5,167.231 |

Wir sehen, dass die Gesammtsumme von 5,167.231 *t*, welche sich nur auf die eingelaufenen Schiffe bezieht, nahezu die Hälfte des Gesammttonnengehaltes beträgt, der oben für die ein- und ausgelaufenen Schiffe desselben Jahres gegeben worden ist.

Von der Schiffahrt Hongkongs verdient die regelmäßige Dampfschiffahrt besondere Aufmerksamkeit. Eine solche wird von Schiffen der nachstehend genannten Gesellschaften betrieben:

Die *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* und die *Messageries Maritimes* senden ihre in 14tägigen Zwischenräumen von Europa abgehenden Dampfer derart ab, dass wöchentlich eines dieser Schiffe mit der europäischen Post in Hongkong eintrifft. Unser *Lloyd* und der *Norddeutsche Lloyd* senden monatlich einen Postdampfer. (Letztgenannte Gesellschaft hat diesen Dienst schon bis Japan ausgedehnt.) Die *Pacific Mail Steam Navigation Company* versieht einen 14tägigen Dienst zwischen San Francisco und Hongkong, via Yokohama. Zwei Gesellschaften, die *Eastern and Australian Mail Steam Company* und die *China Navigation Company*, unterhalten die Verbindung zwischen Hongkong und Australien. Die *Canadian Pacific*

*Steamship Company* hat eine Postverbindung zwischen Hongkong und Europa via Vancouver und der interoceaniechen Canada-Eisenbahn hergestellt. Regelmäßige Verbindung besteht außerdem mit Shanghai, wohin nach jedesmaliger Auknnft des europäischen *P. and O.*- oder *M. M.*-Postdampfers zu Hongkong, entweder daseelbe oder ein eigenes anderes Schiff dieser Gesellschaften fährt, und endlich besteht noch regelmäßiger Localverkehr nach Macao und Canton.

Zahlreiche andere Dampfschiffahrtsgesellschaften und Privatdampfer halten Hongkong in reger Verbindnng mit den Häfen der chinesischen Küste und jener Japans sowie des ostasiatischen Archipels. Nach den chinesischen Häfen geht so ziemlich täglich, nach Japan durchschnittlich einmal in der Woche ein Dampfer ab.

Die vorzüglichsten Dampfschiffahrtsgesellschaften und derlei Rhederfirmen, theils in Hongkong etablirt, theils dort durch Agenten vertreten, sind die folgenden:

*China Merchants Steam Navigation Company*; *Union Line*; *China and Manila Steamship Company*; *Douglas St. Sh. Co.*; *Indo-China St. N. Co.*; *Glen Line*; *Ocean Steamship Co.*; *China Navigation Co.*; *Shire Line*; *Castle Line*; *Gellatly Line*; die *Navigazione Generale Italiana*; *Vapores Correos del Marques de Campo*; die deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften *Hansa* und *Swatow*; die *China Shippers Mutual St. N. Co.*, endlich die *Scottish Oriental Steamship Company.*

Außerordentlich zahlreiche Versicherungsgesellschaften haben in Hongkong ihren Sitz oder Vertretungen. Unter den ersteren befinden sich zwei große, rein chinesische Gesellschaften, bei welchen auch die ganze Leitung und Verwaltung, sowie die zahlreichen Agenturen in allen Häfen Ostasiens, von Chinesen besorgt werden. Diese zwei Gesellschaften führen den Namen *Ou Tai* und *Man Ou.*

Nebst dem großen Handel, und der ausgedehnten Schiffahrt Hongkongs, fängt diese Colonie neuerer Zeit auch an, namhafte Industrien zu betreiben. Von jenen industriellen Zweigen abgesehen, welche der Schiffahrt dienstbar sind und durch das rege Bedürfnis schon bald nach der Gründung der Colonie ins Dasein getreten sind, haben in neuerer Zeit selbständige Industriezweige aufzublühen begonnen. Unter diesen letzteren verdient die Zuckerfabrication die erste Erwähnung. Drei große Raffinerien bestehen bereits und beginnen den größten Theil des Bedarfes jener ostasiatischen Länder zu decken, welche auf Zuckereinfuhr angewiesen sind, so namentlich Japan und Siam. Außerdem ist die Cementfabrication zu einem blühenden Industriezweig gediehen, welcher schon in mehreren Fabriken betrieben wird. Von der Gewinnung von Bausteinen in mehreren Steinbrüchen der Colonie haben wir schon früher Erwähnung gethan. Gas- und Eisfabriken, eine große Dampfwäscherei — durch deren Errichtung seinerzeit viele Hunderte von chinesischen Wäschern ihren Erwerbszweig zu wechseln gezwungen wurden — Fabriken für moussirende Getränke, eine Dampfbäckerei u. s. w. zählen unter die weiteren industriellen Etablissements von Hongkong. Etwas sonderbar erscheint auf den ersten Blick das Bestehen einer eigenen Gesellschaft für den Haifischfang, doch erklärt sich die Jagd speciell auf Haie, aus dem besonderen Werte, welchen die chinesische Gourmandise auf einzelne Theile dieses Fisches legt; namentlich die Flossen sind sehr geschätzt und bilden einen durchaus nicht geringfügigen Handelsartikel.

Eine große Seilerei bildet den Übergang von den verschiedenen Industrie-Etablieeements zn jenen technischen Anetalten, welche der Schiffahrt dienstbar eind.

In erser Reihe etehen hier die mit hedentenden Reparaturs-Werkstätten ausgestatteten Docks.

Alle Docke von Hongkong gehören ein und derselben großen Schiffsindustriegesellschaft, der *Hongkong and Whampoa Dock Company.* Es bestehen fünf Docks und ein Patentaufschlepp; drei von den Docks und der Anfschlepp sind in Kowloon situirt, ein Dock, *Cosmopolitan*-Dock genannt, in der Bncht von Tai Kwok Tsui, nnd zwei Docks, *Hope*-Dock und *Lamont*-Dock, in der schon früher einmal erwähnten Aberdeen-Bucht.

Die drei zu Kowloon hefindlichen Docks liegen nebeneinander parallel in der NO — SW-Richtnng angelegt; die Docks Nr. 1 und 2 wurden im Jahre 1866 dem Gebranche übergeben; der Aufschlepp beeteht eeit dem Jahre 1874; Dock Nr. 3 iet erst kürzlich beendigt worden.

Die Dimensionen dieser Docks sind die folgenden:

| | Länge | Breite in der Einfahrt | Tiefe bei gewöhnlicher Flut |
|---|---|---|---|
| Nr. 1 | 340′ | 74′ | 18 |
| „ 2 | 245′ | 49,3′ | 13 |
| Nr. 3 | 500′ | 86′ a. d. Krone<br>70′ a. d. Sohle | 29 |

Die Fluthöhe beträgt 7′, die Nippehbe $2^1/_2$′. Drei Stunden genügen für das Auspnmpen, eine Stunde für das Füllen der Docke.

Der Aufschlepp hat eine Länge von 250′, und iet 60′ breit; die Wassertiefe am Ende dee Seestapels beträgt 11′. Etwa 1200 *t* ist der Maximalgehalt der Schiffe, welche auf diesem Aufschlepp Reparaturen unterzogen werden können. Die Operation des Aufschleppens wird in dritthalb Stunden bewältigt.

Der *Cosmopolitan*-Dock zu Tai Kwok Tsni, im Jahre 1877 vollendet, ist 465′ lang, 85′ breit, 20′ tief; Wechsel in den Niveauverhältniesen wie bei den Kowloon-Docks. In diesem Dock sind schon Schiffe von mehr als 5000 *t* eingedockt worden.

Von den Docks zn Aberdeen ist das *Hope*-Dock 433′ lang, 84′ breit, 24′ tief; das *Lamont*-Dock 340′ lang, 64′ breit, 16′ tief; das erstere Dock ist im Jahre 1867, das letztere im Jahre 1860 in Gebranch genommen worden. Im *Hope*-Dock wurde unter anderen das englische Kriegsschiff Iron Duke von 3787 *t* (*Gross Tonnage Builders Measurement*, entsprechend 6010 *t* Deplacement) gedockt.

Die Dockgesellschaft herechnet für die Miete aller ihrer fünf Docke die gleichen Preise; denselhen wird das *Gross Tonnage Builders Measurement* des zu dockenden Schiffes zu Grunde gelegt, und zwar kömmt zu entrichten:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für | die | Schiffe | von | 100— 300 *t* | 200 $ |
| „ | „ | „ | „ | 300— 500 „ | 250 „ |
| „ | „ | „ | „ | 500— 600 „ | 300 „ |
| „ | „ | „ | „ | 600— 700 „ | 350 „ |
| „ | „ | „ | „ | 700— 800 „ | 400 „ |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für | die | Schiffe | von | 800 — 900 t | 450 $ |
| „ | „ | „ | „ | 900—1000 „ | 475 „ |
| „ | „ | „ | „ | 1000—1100 „ | 495 „ |
| „ | „ | „ | „ | über 1100 „ | 45 Cents per t. |

Für die Entrichtung obiger Beträge erwirbt ein Schiff das Recht, drei Tage lang, vom Augenblicke der vollzogenen Absperrung des Dockes durch das Schwimmthor, im Docke zu liegen; nach Ablauf dieser drei Tage treten andere, herabgesetzte Gebüren für die Dockbenützung in Kraft.

Diese sind:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für | Schiffe | von | 100— 400 t | 40 $ | täglich |
| „ | „ | „ | 400— 600 „ | 60 „ | „ |
| „ | „ | „ | 600— 800 „ | 65 „ | „ |
| „ | „ | „ | 800— 900 „ | 70 „ | „ |
| „ | „ | „ | 900—1000 „ | 75 „ | „ |
| „ | „ | „ | 1000—1100 „ | 80 „ | „ |
| „ | „ | „ | 1100—1200 „ | 85 „ | „ |
| „ | „ | „ | über 1200 „ | 7 Cents per t und Tag. | |

In den Kosten für die Dockmiete ist zugleich die Bezahlung für die Arbeit des Dockens, Ausdockens und der Reinigung des Schiffsbodens, nebst dem hiebei zur Verwendung kommenden Materiale inbegriffen.

Die Reparaturskosten für das eingedockte Schiff werden in folgender Art berechnet: für das in Verwendung kommende Material, soferne dasselbe nicht von der Dockgesellschaft beigestellt wird, ist eine Commissionsgebür von 10% des Wertes oder Preises an diese Gesellschaft zu vergüten; eine Ausnahme machen nur Kupfer und Metall, Nieten und Nägel, bei welchem Materiale diese Commissionsgebür nur 5% beträgt; für die Arbeit beansprucht die Dockgesellschaft eine Commissionsgebür von 15% der aufgewendeten Arbeitslöhne. Diese letzteren betragen für europäische Aufsichtsorgane und Ingenieure, Kesselschmiede, Vorarbeiter u. s. w. 6 $ per Person und Tag; ferners für jeden chinesischen Ingenieur, Aufseher oder Kesselschmied 1 $ 50 C. täglich; endlich für jeden Zimmermann oder Kalfaterer 60 Cents, Takelagearbeiter 75 Cents, Anstreicher 50 Cents, Lastträger 45 Cents täglich.

Reich eingerichtete Werkstätten und tüchtiges Arbeitspersonal stehen der Dockgesellschaft zur Verfügung. Die Schleppdampfer der Gesellschaft bringen die zu dockenden Schiffe zu und von dem Dock, ohne dass hiefür eine Vergütung zu leisten ist.

Sowie die Docks und sonstigen industriellen Etablissements von Hongkong den technischen Bedürfnissen der Schiffahrt in der ausreichendsten Weise entgegenkommen, so ist auch anderweitig für alles auf das beste gesorgt, was durch den großartigen Schiffsverkehr dieses Hafens zur Nothwendigkeit wird. Zahlreiche Handelsfirmen halten stets bedeutende Vorräthe von den vielfachen Materialien am Lager, welche von den Schiffen zu ihrer Verproviantirung benöthigt werden.

Die lebhafte Concurrenz zwischen diesen Handlungshäusern, den zahlreichen *Shipchandlers* u. s. w. hat die wohlthätige Folge, dass sowohl die Qualität, als auch die Preise der Artikel befriedigende genannt werden können, und Fregattenkapitän Spetzler bezeichnet demgemäß Hongkong als einen vorzüglichen Platz für die Verproviantirung von Schiffen in der ostasiatischen Station. Zur Unterstützung dieses Urtheiles meldete der genannte Schiffs-

commandant die nachstehenden, zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS in Hongkong angetroffenen mittleren Marktpreise der vorzüglichsten Proviantartikel.

Man bezahlte für:

| | | Cents |
|---|---|---|
| frisches Brot | per engl. Pfund | 5 |
| frisches Fleisch | | 8 |
| frische Gemüse | | 3 |
| Zwieback | | 6 |
| gesalzenes Schweinefleisch | | 14 |
| " Rindfleisch | | 12 |
| *Boiled Beef* | | 16 |
| Reis | | 3 |
| Mehlspeise | | 50 |
| Bohnen | | 6 |
| Erbsen | | 7 |
| Salz | | 3 |
| Zucker (Nr. 1) | per Pfund | 9 |
| " ( " 2) | " " | 6 |
| " in Würfeln | " " | 15 |
| Käse | per Stück von 1.75 *kg* | 1.50 |
| Essig | 4.5 *l* | 75 |
| Rum | 4.5 *l* | 1.00 |
| Wein | 1 *l* | 30 |
| Kaffee | das Pfund | 18 |
| Cardiff-Kohle | per Tonne | 12.00 |
| Öl | per *kg* | 45 |
| Unschlitt | " " | 30 |
| Werg | " " | 30 |
| Brennöl | " " | 45 |
| Seife | " " | 11 |
| Soda | " " | 3 |
| Kupfer | " " | 1.20—1.50 |
| Messing | " " | 80—1.45 |
| Eisen, assortirt | " " | 13—14 |
| Holzkohle | " " | 5 |
| Leinöl | " " | 45 |
| Farben | per 28 Pfund | 2.25—2.75 |
| Siederohre | per Stück | 10 fl. ö. W. Gold |
| Trinkwasser | per Tonne | 50 Cents. |

Die lohnenden Geschäfte, welche durch Besorgung der Reparaturen und Beischaffung der Verproviantirung von Schiffen gemacht werden können, weisen die Thätigkeit von zahlreichen Privaten an die bezüglichen Erwerbszweige; hingegen sind alle Vorsorgen, welche den Schiffen in nautischer Beziehung von Nutzen sein können, von Amtswegen getroffen. Chronometer können von den Schiffen, gegen Entrichtung einer sehr mäßigen Gebür, zur Erprobung, Vergleichung und Regulirung der Sternwarte übergeben werden; auch wird (mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage) täglich um $1^h$ mittlerer Hongkonger Zeit ein Zeitsignal abgegeben.

Dem wichtigsten Bedürfnisse der Schiffahrt, über die in See zu erwartenden Wetterverhältnisse informirt zu werden, kömmt die meteorologische Beobachtungsstation der Sternwarte dadurch entgegen, dass sie täglich zwischen 1 und 4 Uhr nachmittags darauf vorbereitet ist, diesfällige telegraphische Anfragen zu beantworten. Außerdem besteht ein System von Sturm- oder Warnungssignalen, welches sich speciell auf die Geißel der ostasiatischen Meere, die mit Recht gefürchteten Typhoons, bezieht.

Diese Witterungs- oder richtiger Sturmsignale, basiren auf den bei der Beobachtungsstation von Hongkong einlaufenden Witterungstelegrammen und den eigenen Beobachtungen dieser Station; die Signale selbst werden von einem Maste aus gezeigt, welcher auf Kowloon, vor den Polizeibaraken von Tsimshatsui errichtet ist, und von dem ganzen Gebiete des Hafens aus gesehen werden kann. Es ist dies derselbe Signalmast, von welchem aus das tägliche Mittagssignal gegeben wird.

Die Signale selbst sind die folgenden:

1. Ein rother Cylinder. Derselbe bedeutet, dass ein Typhoon das chinesische Meer, im Osten von Hongkong, durchläuft. Wenn dieses Signal gezeigt wird, können Dampfer, welche nach nördlichen, westlichen oder südlichen Häfen bestimmt sind, ohne weiteres den Hafen verlassen, und können auf ihrer Fahrt mehr oder minder gutes Wetter zu finden erwarten. Falls jedoch der Curs solcher Schiffe gegen die Philippinen gerichtet sein sollte, so müssen sie sich darauf gefasst machen, dem Typhoon zu begegnen. Segelschiffe, welche nach südlichen oder westlichen Häfen bestimmt sind, können sofort absegeln. Segelschiffe aber, welche nach östlichen oder nördlichen Häfen bestimmt sind, müssen im Hafen bleiben und weitere Witterungsnachrichten abwarten, selbst dann, wenn zur Zeit des Signales der Wind ein westlicher wäre.

2. Ein rother Kegel, mit der Spitze nach oben gerichtet, bedeutet, dass sich ein Typhon im Norden von Hongkong befindet, oder dass ein solcher nach Norden zieht.

In diesem Falle sind im allgemeinen südwestliche Winde zu erwarten, und Segelschiffe, welche nach dem Norden bestimmt sind, sollten ohne Zögern den Hafen verlassen, um von den zu erwartenden Winden Nutzen ziehen zu können.

3. Ein rother Kegel mit der Spitze nach unten bedeutet, dass sich ein Typhon im Süden von Hongkong befindet, oder dass ein solcher nach Süden zieht. Bei diesem Signale müssen alle Schiffe, welche Grund haben, ein schweres Wetter vermeiden zu wollen, unbedingt im Hafen verbleiben und das Steigen des Barometers abwarten, welches anzeigen wird, dass der Typhon vorüber ist.

4. Eine rothe Kugel zeigt einen Typhon im Westen der Colonie an. In diesem Falle haben Schiffe, welche gegen Norden, Osten oder Süden bestimmt sind, östliche, südöstliche bis südwestliche Winde zu erwarten; jene Schiffe aber, welche gegen Westen zu steuern haben, gehen insolange keiner Gefahr entgegen, als das Barometer im Steigen begriffen ist. Sollte aber der Luftdruck anfangen, abzunehmen — ein Fall, der selten vorkommen wird — so ist es für diese Schiffe gerathen, einen Typhoonhafen anzulaufen oder beizuliegen.

Die bisher angeführten Signale beschränken sich auf Typhoone, von welchen Hongkong selbst nicht unmittelbar bedroht ist; sie verfolgen den Zweck, die zum Auslaufen bereiten Schiffe über das Wetter zu orientiren, welches ihnen, ihrem Curse entsprechend, in See begegnen dürfte. Wenn aber die Vermuthung begründet ist, dass der Hafen von Hongkong selbst von einem Typhoon heimgesucht werden sollte, wird von einem am Fuße des Signalmastes befindlichen Geschütze ein Schuss abgegeben, wenn nur ein heftiger Windstoß — also bei streifendem Drehsturme, — zwei Schüsse aber, wenn die volle Wucht des Orkans für Hongkong erwartet wird. Zieht das Centrum über Hongkong, so wird — wenn thunlich — der Moment des bevorstehenden Umschlages der Sturmrichtung durch weitere drei Kanonenschüsse markirt.

Die Signalisirung eines Typhoons, welcher voraussichtlich über den Hafen von Hongkong ziehen dürfte, ist durchaus keine überflüssige Maßregel. Wenn der Hafen von Hongkong auch ringsum vom Lande umschlossen und auch der Ankergrund ein vorzüglicher ist, so bringt es doch die große Ausdehnung der Hafenfläche und die kolossale Gewalt der bei einem Typhon zur Wirkung gelangenden Naturkräfte mit sich, dass das Abreiten eines Typhons im Hafen von Hongkong mit den ernstesten Gefahren für die Schiffe verbunden ist. Alle Vorsichtsmaßregeln, welche zur sicheren Verankerung der Schiffe, zum thunlichsten Vermeiden des Treibens, und der sonst in dem überfüllten Hafen unausweichlichen Collisionen getroffen werden können, müssen demnach ohne jeden Zeitverlust in Ausführung gebracht werden, sobald ein oder gar zwei Kanonenschüsse von der Signalstation aus das Warnungssignal geben.

Von der zerstörenden Macht, welche ein Typhoon im Hafen von Hongkong auszuüben vermag, gibt die Beschreibung des Typhoons vom 22. bis 23. September 1874 eine Vorstellung, welche nach den Berichten des Commandanten des damaligen englischen Stationshulks PRINCESS CHARLOTTE, in die *China Sea Directory* übergegangen ist. Dieses Schiff, ein alter Segeldreidecker, welcher schon seit langen Jahren als Stationsschiff in Hongkong fungirte, war dank seiner ausserordentlich starken Vertäuung, nebst dem englischen Barkschiffe CHARLOTTE ANDREWS und dem französischen Postdampfer AVA das einzige Fahrzeug, welches den Sturm ohne ernstere Havarie bestand; als um 2 Uhr Nachts die Sturmrichtung gegen Osten umsprang, wurden so kolossale Massen Wassers in den Hafen gewälzt, dass eine rapide Steigung der Oberfläche um volle zehn Fuss constatirt wurde; die ganze *Praya* — der Hafenquai — war überschwemmt und das Wasser füllte die Erdgeschosse der auf derselben liegenden Häuser und Magazine. Bei Tagesanbruch bot der Hafen einen schauerlichen Anblick dar; die ganze Wasserfläche, soweit das Auge reichte, war von Schiffstrümmern bedeckt, und überall sah man gesunkene und entmastete Schiffe. Über 200 Europäer fanden im Sturme den Tod; von den auf Flottanten lebenden Chinesen Hongkongs wurden in den folgenden Tagen über 1000 am Lande begraben, aber man schätzte, dass wenigstens noch 2000 andere Chinesen, deren Leichname nicht aufgefunden werden konnten, zugrunde gegangen seien. Dabei wird noch ausdrücklich bemerkt, dass Hongkong nicht die volle Gewalt des Orkans zu erleiden gehabt haben müsse, da man in dem benachbarten Macao ein Barometerminimum beobachtet hatte, welches noch um beinahe einen vollen Zoll geringer war, als jenes in Hongkong. 33 Hochseeschiffe, viele hunderte von Dschunken, sollen bei diesem

Typhoone im Hafen von Hongkong gesunken sein; am Lande waren die Verwüstungen ebenfalls enorme, und man zählte über 1000 Häuser, welche durch den Orkan demolirt worden waren[1]). —

Die Erwägung der möglicherweise eintretenden Nothwendigkeit, Hongkong als den Punkt ansehen zu müssen, auf welchen England seine militärische Machtentfaltung in den ostasiatischen Gewässern stützen müsste, scheint erst zu Beginn der Achtzigerjahre an die großbritannische Regierung herangetreten zu sein. Wenigstens war bis zu diesem Zeitpunkte der wichtige Hafen von Hongkong so gut wie gar nicht militärisch gesichert. Eine kleine Garnison wurde allerdings immer in Hongkong gehalten; Magazine und Werkstätten waren hier vorhanden, aber für einen unmittelbaren Schutz des wichtigen Punktes, durch Befestigungen, war noch gar nicht vorgesorgt. Eine Strandbatterie bestand seit langer Zeit, doch hatte sie nur die friedliche Bestimmung, die Salutschüsse der einlaufenden fremden Schiffe zu erwiedern.

Seit aber in den Erwägungen der großbritanischen Regierung über die möglichen politischen Gestaltungen der Zukunft, auch der strategische Wert von Hongkong die gebürende Beachtung gefunden hat, und die Nothwendigkeit erkannt worden ist, den Centralpunkt der englischen Macht in Ostasien, seine Docks, Vorräthe, Hilfsquellen aller Art, einem eventuellen, auch zur See actionsfähigen Gegner unzugänglich zu machen, ist es in dieser Richtung anders geworden, und es wurde eine Reihe von befestigten Werken geschaffen, welche Hongkong zu einer Seefestung von Bedeutung zu machen geeignet sind.

Der Plan zur Befestigung von Hongkong wurde von dem königlich-englischen Geniemajor Papillon entworfen, und war zur Zeit der letzten Anwesenheit des NAUTILUS im Hafen von Hongkong, schon beinahe in seiner Gänze, zur Ausführung gebracht worden. Fregattenkapitän v. Spetzler bezeichnet die folgend enumerirten Werke als zum Theile gänzlich fertiggestellt, zum Theile der letzten Vollendung entgegengehend.

1. Die *North Point Battery.* Diese Batterie liegt, wie dies schon ihr Name andeutet, an der nördlichen Spitze der Insel. Ihre hauptsächlichste Armirung besteht aus drei Stück $12^1/_2$ *t*-Geschützen; diese Geschütze sind auf Granitunterbau installirt, und das mittlere Geschütz hat einen Bestreichungswinkel von 180°. Die Kammern für die Aufbewahrung der Munition liegen unter den Geschützständen, bombenfest versichert, und communiciren untereinander mittelst gedeckter Gänge. Hebevorrichtungen und Schienengänge ermöglichen es, die schwere Munition ohne Weiterungen zu den Geschützen zu bringen, und bezeichnet Fregattenkapitän v. Spetzler überhaupt die gesammten artilleristischen Einrichtungen als den Forderungen der Neuzeit vollkommen entsprechend.

Die *North Point Battery*, im Vereine mit einem ähnlichen Werke auf Kowloon, beherrscht den Lyemoon-Pass, und es steht zugleich der Stadttheil Kowloon vollständig unter ihrem wirksamen Feuer.

2. Die *Quarry Point Battery* bestreicht ebenfalls den Lyemoon-Pass und einen bedeutenden Theil des Festlandsufers; in ihren Einrichtungen ist sie der vorbeschriebenen Batterie ähnlich.

3. Die *Kowloon Dock Battery.* Mit drei Stück $12^1/_2$ *t*-Geschützen ausgestattet, hat diese Batterie, im Vereine mit den beiden vorgenannten, den

[1]) Réclus, VII, 506.

Lyemoon-Pass zu beherrschen und ist auch zum unmittelbaren Schutze der Kowloon-Docke bestimmt.

4. Die *Kowloon West Battery*. Diese Batterie, im Westen der Halbinsel Kowloon postirt, ist mit vier schweren Geschützen armirt, welche die Mitte des Hafens von Hongkong und die Stadt Victoria selbst beherrschen.

5., 6. und 7. Drei Werke auf *Stone Cutters Island*, das eine im Westen, das andere im Centrum, das dritte im Osten dieses Eilandes gelegen, sind mit je zwei $6^1/_2$ *t*-Geschützen bewehrt; sie haben die Zufahrt zum Hafen, von See und vom Canton-Flusse aus, zu vertheidigen. Auf *Stone Cutters Island*, unter dem Schutze der zuletzt erwähnten drei Werke, befinden sich auch die Hauptmunitiondepots der Festung, sowie jene Pulvervorräthe, welche als Privateigenthum von Kaufleuten zu Handelszwecken bestimmt sind.

8. Die *Green Islands Battery* liegt auf dem Eilande gleichen Namens, zwischen welchem und der Hauptinsel Hongkong sich die meist benützte Zufahrt zum Hafen, von See aus, erstreckt. Auf *Green Island* befindet sich ein Leuchtfeuer mit Wächterhaus und eine Telegraphenstation. Diese Batterie war zur Zeit, zu welcher Fregattenkapitän v. Spetzler seine Berichte erstattete, noch nicht vollendet; es hieß, dass dieselbe, als am meisten den unmittelbaren Angriffen ausgesetzt, welche von Seestreitkräften entweder von hoher See, oder vom Canton-Flusse aus unternommen werden könnten, die schwerste Armirung erhalten sollte.

9. Die *Belems Bay Battery* ist im Südwesten der Insel situirt, und endlich ist noch

10. der *Haley-Erdwerke*, im Rücken der Stadt, auf der südlichen Seite der Insel, Erwähnung zu thun. Diesen Erdwerken käme die Abweisung von Landungen zu, welche etwa an dieser Stelle versucht werden sollten.

In Verbindung mit den angeführten Vertheidigungswerken am Lande wird eine entsprechende Seeminensperre in Aussicht genommen.

Eine entsprechende Verstärkung der Garnison von Hongkong würde im Falle kriegerischer Verwicklungen, von welchen die ostasiatischen Bereiche in Mitleidenschaft gezogen werden könnten, jedenfalls ins Auge gefasst werden. Fregattenkapitän v. Spetzler gab die vorgefundene Garnison von Hongkong mit 4800 Mann an. Davon waren nur 900 Mann, nämlich das Regiment „Buffo", Infanterietruppen; dieses Regiment ergänzt seine Mannschaften im Bezirke East Kent. Der Artilleriechef Hongkongs war zugleich jener für Singapore und die *Straits Settlements*. Beachtenswert ist, dass die Regierung für den Kriegsfall auch hier auf die freiwillige Mitwirkung der Einwohner zu rechnen scheint.

Hiefür spricht die Thatsache des Bestehens einer freiwilligen Truppe, der „*Hongkong volunteers*". Dieses Corps war früher einmal aufgelassen worden; in neuerer Zeit wurde dasselbe aber wieder aufgestellt und in ähnlicher Weise organisirt, wie es die freiwilligen Corps von Singapore und Shanghai sind. Das kleine Corps bestand zur Zeit, von welcher wir hier sprechen, aus einem Major, zwei Kapitäne, zwei Lieutenants und etwa siebzig Mann. Diese Mannschaften setzten sich aus allen Classen der europäischen Einwohner von Hongkong zusammen. Man wird kaum fehlgehen, wenn man in diesem kleinen Corps nur den Kern von größeren, für den Ernstfall ins Auge gefassten freiwilligen Streitkräften erblickt. Den *Volunteers* werden von regierungswegen die Uniformen, Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenstände beigestellt. Ein Officier und mehrere Unterofficiere der Garnison besorgen die

militärische Unterweisung der Freiwilligen; es heißt jedoch, dass diese Unterweisung, die sich auf den Gebrauch der Handwaffen und der leichten Feldgeschütze erstreckt, durch den Mangel eines eigentlichen militärischen Geistes einigermaßen beeinträchtigt wird. Es darf wohl vorausgesetzt werden, dass angesichts ernsterer Aufgaben auch ein ernsteres, thatkräftigeres Wesen in der Thätigkeit der Freiwilligen eintreten würde. —

Wir haben uns bisher mit Hongkong in seiner Eigenschaft als mächtiger Handelshafen, als Centrum der englischen Besitzungen in den ostasiatischen Gewässern, und als eventuellen strategischen Centralpunkt beschäftigt; dementsprechend haben wir der in vorstehendem gegebenen Anhäufung von mitunter recht trockenen Zahlenangaben nicht aus dem Wege gehen können. Aber nicht allein für denjenigen, welcher berufsgemäß der Sammlung solcher Daten vor allem seine Aufmerksamkeit und die Zeit widmen muss, welche ihm der Aufenthalt in Hongkong gönnt, ist dieser Ort von hohem Interesse; auch für den glücklicher situirten Reisenden, welcher diese östlichste englische Colonie als einfacher Tourist berührt, bietet sie viel des Interessanten und Anregenden.

Schon das rege Leben und Treiben in dem schönen weitläufigen Hafen bietet ein lebendiges, eigenartiges und stets fesselndes Bild; da gibt es Kriegsschiffe aller Flaggen, Handelsdampfer aller Größen, Segelschiffe, Yachten und zahllose chinesische Dschunken, deren plumpe Körperformen und braune Mattensegel nicht wenig zur Buntheit des bewegten Bildes beitragen. Der Bootsverkehr zwischen den zahlreichen Schiffen und dem Lande, sowie zwischen Victoria und Kowloon ist ein äußerst lebhafter und wird zu großem Theile von Dampfbarkassen betrieben.

Die Stadt selbst bietet vom Hafen aus ein schönes und fesselndes Bild. Dem Hafen entlang zieht sich der lange, geräumige und wohlgepflasterte Quai, *Praya* genannt, welcher der Schauplatz des geschäftigsten Treibens ist; die rückwärtigen Häuserreihen erheben sich terrassenförmig an den Abhängen des Victoria-Picks. Die massigen Anlagen der eigentlichen Stadt nehmen die unteren Partien der Abhänge ein; aber recht weit hinauf ziehen sich vereinzelte villenartige, gartenumschlossene Anlagen, von wohlhabenden Einwohnern dorthin gebaut, um während des großen Theiles des Jahres, in welchem die Hitze ziemlich schwer erträglich ist, luftigere Behausungen zu gewinnen.

Die Hauptstraßen der Stadt laufen dem Quai parallel und sind durch mitunter recht steile Quergassen miteinander in Verbindung gesetzt. Diese Quergassen zeigen, der Formation des Terrains entsprechend, mitunter recht steile Steigungen. Einen hervorragenden Schmuck der *Praya* bildet das Stadthaus, welches nicht allein den Zwecken der städtischen Verwaltungsbehörden dient, sondern auch Räume für gesellschaftliche Unterhaltungen, theatralische Aufführungen und für wissenschaftliche Sammlungen enthält. Nächst dem Stadthause sind die St. Johns-Kathedrale und das Residenzpalais des Gouverneurs als die hervorragendsten Gebäude zu erwähnen.

Die Hauptstrasse der Stadt ist die erste Parallelstrasse zur *Praya*, *Queens Road* genannt. Während an der *Praya* zumeist die Etablissements der Großhandlungshäuser, die Banken, die Agentien von industriellen und kaufmännischen Anstalten ihren Sitz haben, auch die Bureaus der meisten Consulate hier durch ihre wehenden Nationalflaggen gekennzeichnet sind, ist die *Queens Road* vornehmlich der Sitz des Detailhandels in Gegenständen

des Luxus und der Kunst, unter welchen den europäischen Ankömmling vor allem die zahlreichen Kaufläden mit Gegenständen der chinesischen Kunstindustrie anziehen. Die Häuserreihen an beiden Seiten der *Queens Road* zeigen ununterbrochene Arcadengänge, und die Franzosen vergleichen daher diese schöne Hauptstraße Hongkongs gerne mit der imposanten Pariser Rue de Rivoli.

Verfolgt man die *Queens Road* gegen Westen, so erreicht man bald die Stadttheile, in welchen alles ein unvermischt chinesisches Gepräge zeigt. Hier werden die von der *Queens Road* abzweigenden Quergassen enger und winkeliger, und das rührige, eilige Treiben, von welchem jede geschäftliche Thätigkeit der Chinesen begleitet ist, erscheint hier als Gedränge. In diesem westlichen Theile der Stadt macht sich auch das rege Nachtleben breit, welches die sichere Speculation auf alle menschlichen, durch Entbehrungen des Seelebens nur noch wilder aufgestachelten Leidenschaften zur geschäftlichen Grundlage hat. Zahllose öffentliche Vergnügungslocale der untersten Sorten sind hier zu finden, und für die Chinesen sind die Opiumkneipen nächst den Spielhäusern diejenigen, deren Versuchungen am schwersten zu wiederstehen ist. — Der Tourist, welcher chinesisches Volksleben durch Anschauung kennen lernen will, kann die — zu nächtlicher Zeit nicht immer gänzlich gefahrlose — Streifung durch das westliche Hongkong aus seinem Programme nicht streichen.

Den Mittelpunkt der Stadt — welche infolge ihrer terrassenförmigen, raumgedrängten Anlage keine größeren Plätze hat, — bildet jene Stelle der *Queens Road*, an welcher die Peddarsstraße, vom gleichnamigen, meistbenützten Anlagequai hieherführend, in die *Queens Road* einmündet. Hier erhebt sich auch der mächtige Uhrthurm, den man als ein Wahrzeichen Hongkongs bezeichnen kann, und welcher von allen Stellen der *Queens Road* aus sichtbar, dieser imposanten Straße einen stilvollen Abschluss verleiht. Das Central-Polizeiamt, der Oberste Gerichtshof, das Postgebäude, der Hongkong-Club und der deutsche Club Germania, sowie das größte Hôtel Hongkongs u. s. w. befinden sich in nächster Nähe.

Verläßt man hier die *Queens Road*, und steigt man — etwa durch die breite Wyndhamstraße — bergan, so erreicht man bald den schönen, ziemlich hoch gelegenen parkartigen Garten, in dessen Mitte das Residenzpalais des Gouverneurs sich erhebt. Noch weiter bergan findet man den öffentlichen botanischen Garten, den beliebtesten Spaziergang der Stadtbewohner, und bei den häufig stattfindenden Musikaufführungen, das allgemeine Rendezvous der eleganten Welt.

Vom Glockenthurme die *Queens Road* nach Osten verfolgend, kommt man zuerst an den rückwärtigen Partien des imposanten, dem Hafen zugewendeten Stadthauses vorbei, und erreicht nun sofort eine Reihe größerer, in steter Fortbildung begriffener militärischer Etablissements. Zwischen den *Murray Barracks* und den *North Barracks*, führt die *Queens Road* nämlich zuerst landwärts des königlichen Seearsenals vorbei, auf welches an der Seeseite das große Militärspital, landwärts die *Victoria Barracks* folgen. Im weiteren Verfolge der *Queens Road* erreicht man das *Seamens Hospital*, und überschreitet endlich den mit reicher Vegetation bedeckten Morrison's Hügel.

Jenseits dieses Hügels befindet sich die — schon früher einmal erwähnte — *„happy valley“*, ein freundliches, grünes Thal, in dessen nördlicher Niederung ein schöner und weitläufiger öffentlicher Garten angelegt worden ist. Dieser Garten grenzt an die Rennbahn, welche den größten Theil des Thales einnimmt.

Die Abhänge des Thales, im Südwesten desselben, sind zur Anlage von Friedhöfen benützt worden. Der Straße zunächst liegt der mohamedanische, dann folgt der katholische Friedhof, dessen Thor die ernste Inschrift trägt: *Hodie mihi cras tibi*! Der Begräbnisplatz der Protestanten, welcher nun zunächst kommt, ist weitaus der schönste. Er stellt sich als ein wohlgepflegter, geschmackvoll angelegter und sorgfältig erhaltener Garten dar. Man findet hier eine große Zahl schöner Monumente. Ein eigener Friedhof der Parsen, dem protestantischen zunächst gelegen, beweist durch die Art seiner Anlage, dass die Engländer es hier nicht für nothwendig gefunden haben, den Parsen die Ausübung jenes garstigen und sanitätswidrigen nationalen Bestattungsmodus zu dulden, welcher z. B. in Bombay noch immer besteht[1]). Endlich folgt der Friedhof der Hindus, zu welchem der Eingang nur schwer gestattet wird, und ganz am Ende des Thales, über das Dörfchen *Wongnei Chong* hinaus, die Begräbnisstätte der Israeliten.

Alle diese Friedhöfe sind von Mauern umschlossen, aber die reiche Vegetation um dieselben herum sorgt dafür, dass die Nähe der traurigen Stätten des Todes sich dem Besucher der *happy valley* nicht zu aufdringlich in verstimmender Weise geltend mache, und den freundlichen, heiteren Eindruck nicht allzusehr störe, den man von einem Ausfluge in das schöne Thal gewinnt.

---

[1]) Siehe Reise der Frundsberg 1885/86, pag. 161.

## b) Die chinesischen Vertragshäfen.

### 7. Einleitendes und Allgemeines.

Wenn wir auch, aus naheliegenden Gründen, es uns versagen müssen, einer Darstellung der allgemeinen geographischen, ethnographischen und commerziellen Verhältnisse des riesigen chinesischen Staatenbereiches hier einen Raum zu gönnen, welcher außer Verhältnis zu den Bedingungen der uns gestellten Aufgabe stehen müsste, so glauben wir doch, einige allgemein orientirende Notizen voraussenden zu dürfen, bevor wir an die Besprechung der Thätigkeit jener chinesischen Seehandelsplätze schreiten, welche während der letzten Jahre von Schiffen der k. und k. Kriegsmarine besucht wurden, und deren Schilderung daher unbedingt in den Rahmen des vorliegenden Werkes gehört.

Es ist aber durchaus keine leichte Aufgabe, aus den vielfach von einander differirenden Angaben, welche über China und dessen Verhältnisse — gleichmäßig auf Glaubwürdigkeit Anspruch erhebend — nebeneinander bestehen, diejenigen Daten fürzuwählen, welche die unbedingt beste Gewähr bieten.

Die größte Unsicherheit, welche zunächst in die so vielfach untereinander differirenden Angaben über die räumliche Größe des chinesischen Staatscomplexes und die Zahl der daselbst lebenden Landeseinwohner gebracht wird, beruht vor allem auf der gänzlichen Unverlässlichkeit der diesfälligen Daten über die sich weit erstreckenden sogenannten Nebenländer des chinesischen Reiches — der Mandschurei, Mongolei, Thibets, der Dsungarei und Ost-Turkestans, zu welchen vielfach, des formell noch bestehenden — wenn auch äußerst losen — Suzeränitätsverhältnisses halber, mit einem gewissen Rechte auch noch das Königreich Korea gezählt wird. Aber es bleiben noch Zweifel und Unsicherheiten genug übrig, wenn man auch nur die Frage nach der Größe und der Bevölkerungszahl des eigentlichen China stellt.

Je nach den Quellen, welche derjenige benützt, der zu einer Übersicht in dieser Richtung gelangen will, ergeben sich weit auseinander liegende

Resultate. Wenn wir nun eine Auswahl zwischen den vielen, uns zugebote stehenden Angaben treffen wollen — die untereinander **sämmtlich** differiren, sofern nicht mitunter die einen sich als directe Reproductionen der anderen darstellen — so sehen wir uns vor ernstliche Schwierigkeiten gestellt; ja es besteht nicht einmal eine vollständige Übereinstimmung darin, welche Gebietstheile des chinesischen Reiches zum eigentlichen China zu rechnen oder als dessen Nebenländer anzusehen sind. So wird z. B. die **mandschurische** Provinz Shing-King oder Liau-Tung (welche sich zwischen dem nördlichen Theile der Provinz Pechili und Korea erstreckt, und deren halbinselartiger Vorsprung zwischen dem Golfe von Liau-Tung und der Korea-Bay die Straße von Pechili nach Norden begrenzt), durchaus nicht überall als eine Provinz des eigentlichen China betrachtet.

Wie sehr nun die Angaben über die Größe, besonders aber über die Bevölkerungszahl des eigentlichen China, in seinen einzelnen Theilen, auseinandergehen, möge die folgende Nebeneinanderstellung darthun, deren Daten aus zwei Werken entnommen sind, welche, jedes für sich, den vollsten Anspruch auf Gewissenhaftigkeit erheben dürfen. Diese Werke sind: das im Jahre 1886 erschienene, auf den neuesten Forschungsergebnissen basirende Werk über Asien, von dem Vicepräsidenten des englischen anthropologischen Institutes, Augustus H. **Keane**, und der neueste uns vorliegende Jahrgang (1887) des „*Chronicle and Directory*“ für die ostasiatischen Ländergebiete, welches Sammelwerk, in Hongkong redigirt und herausgegeben, unter steter Berücksichtigung der neuesten officiellen Bekanntmachungen verfasst wird, und dessen Compilatoren auch in der Lage sind, chinesische amtliche Quellen zu benützen, die wohl nicht immer ihren Weg nach Europa finden mögen.

Wir finden an den beiden angegebenen Orten das folgende:

| | Bei Keane | | Nach dem „*Chronicle*“ | |
|---|---|---|---|---|
| Name der Provinz: | Flächeninhalt | Bevölkerung | Flächeninhalt | Bevölkerung |
| Chili (Pechili)........... | 58.949 | 17,937.000 | 58.949 | 28,114.023 |
| Shantung................ | 65.104 | 36,247.835 | 65.104 | 28,958.764 |
| Shansi.................. | 56.268 | 12,211.453 | 55.268 | 27,260.281 |
| Honan.................. | 65.104 | 22,115.827 | 65.104 | 23,037.171 |
| Nganhwei (Anhwei, Ganhwuy) | 48.461 | 20,596.288 | 92.661 | 34,168.059 |
| Kiangsu................. | 44.500 | 20,905.171 | | 37,843.501 |
| Chekiang............... | 39.150 | 11,588.692 | 39.150 | 26,256.784 |
| Fukien (mit Formosa)...... | 53.480 | 25,790.556 | 53.480 | 38,888.432 |
| Hupeh (Hoopih).......... | 70.450 | 33,365.005 | 381.724 | 37,370.098 |
| Honan.................. | 74.320 | 21,002.604 | | 18,652.507 |
| Shensi.................. | 67.400 | 8,432.193 | 154.008 | 10,207.256 |
| Kansuh................. | 68.608 | 5,411.186 | | 15,193.135 |
| Szechuen (Sichuen)........ | 166.800 | 67,712.897 | 166.800 | 21,435.678 |
| Kuangtung, mit Hainan.... | 79.456 | 29,706.249 | 79.456 | 19,147.030 |
| Kuangsi................. | 78.250 | 5,151.327 | 78.250 | 7,313.895 |
| Kweichau................ | 64.554 | 7,669.181 | 64.554 | 5,288.219 |
| Yünnan................. | 107.969 | 11,721.576 | 107.869 | 5,561.320 |
| Im ganzen... | 1,297.999 | 382,978.840 | 1,534.953 | 405,213.152 |

Die — sehr beachtenswerten — Angaben des diplomatisch-statistischen Jahrbuches (1889) nähern sich in den einzelnen Positionen rücksichtlich der

Bevölkerungszahlen viel mehr jenen Keane's, als jenen des *„Chronicle“*; bei der Gesammtsumme der Flächenausdehnungen zeigt sich aber wieder das Gegentheil. Obschon, oder vielleicht weil dieselben mehr auf unmittelbaren chinesischen Angaben fußen, dürften immerhin die Daten des *Chronicle*, bezüglich der Bevölkerungszahlen, häufig zu hoch gegriffen sein [1]). Das diplomatisch-statistische Jahrbuch gelangt zu einer Bevölkerungszahl von 381,554.977 Einwohnern für den Bereich der „18 Provinzen“ oder des eigentlichen China, welcher Zahl wir auch in Hübners vortrefflichen statistischen Tabellen (1889) begegnen. Die mittlere Bevölkerungsdichte resultirt nach Keane mit 234 Einwohnern per englische Quadratmeile (95 per $km^2$ nach dem Dipl.-stat. Jahrbuche). Bei dem ungeheueren Bereiche, welcher hier in Betracht kommt, und der großen Verschiedenheit in den Verhältnissen der einzelnen Landestheile, hat übrigens diese allgemeine Mittelzahl keinen oder nur sehr relativen, theoretischen Wert.

Den Mittelzahlen für kleinere Gebiete kommt allerdings mehr Wichtigkeit zu, und Sir Richard Temple hat einen eigenthümlichen Weg betreten [2]), um auf Grund von mittleren Dichtigkeitszahlen die Bevölkerungszahl Chinas zu berechnen, indem er für die einzelnen Gebietstheile des eigentlichen China, die besser bekannten mittleren Bevölkerungsdichtigkeitszahlen jener indischen Districte als bestehend voraussetzte, in denen gleiche natürliche Verhältnisse vorwalten; diese Berechnungsweise führte zur Zahl von 282 Millionen Einwohnern für China (ohne das große Centralplateau, dessen Bevölkerung Sir R. Temple auf 15 Millionen schätzte).

„Die 18 Provinzen“ — *„Shi-pa-sheng“* — ist der Ausdruck, mit welchem die Chinesen in officieller Weise ihr eigenes Reich, ohne die Nebenländer bezeichnen; obwohl das mandschurische Shingking (Liau-Tung) als das Stammland der herrschenden Dynastie, meistens hinzugerechnet wird, auch in neuerer Zeit aus Formosa, und aus dem chinesischen Turkestan, dem sogenannten „Neuen Gebiete“, selbständige Provinzen gebildet worden sind, ist die officielle Bezeichnung der „18 Provinzen“ unverändert geblieben, wenn dieselbe auch der Zahl nach nicht mehr zutreffend ist.

Die an die See grenzenden Provinzen des chinesischen Reiches sind es, welche uns zunächst interessiren; diese sind, außer dem schon mehrfach erwähnten Shingking, von Norden nach Süden gerechnet: die Provinz von Pechili, in welcher die Hauptstadt des Reiches — Peking — liegt, mit Tientsin am Peiho, dem Hafenplatze der Residenzprovinz; dann Shantung, mit dem Hafenorte Chefoo; Kiangsu, mit der Yang-Tse-Kiang-Mündung, und der mächtigen, am Woosung liegenden Handels- und Hafenstadt Shanghai; Chokiang mit Ningpo; Fukieu mit Foochow und Amoy; Kuangtung mit Swatow und Canton.

Die Provinz Pechili oder Chili ist beinahe durchaus von ebener Bodenbeschaffenheit; nur an ihren nördlichen und westlichen Begrenzungen erstrecken sich Ausläufer der benachbarten Gebirgszüge in ihr Gebiet.

---

[1]) Es wird übrigens im *„Chronicle“* die Bemerkung beigefügt, dass als Folge von verheerenden inneren Kriegen, Hungersnoth u. s. w. die factische Bevölkerungszahl des eigentlichen China „nicht viel über 300 Millionen“ betragen dürfte. Keane seinerseits bemerkt, dass, nach officiellen chinesischen Daten, im Jahre 1842 die Bevölkerungsziffer 412 Millionen betragen habe.

[2]) Jahrbuch der Naturwissenschaften, 1885/86.

Von den zahlreichen Flüssen, welche in ihrem Unterlaufe das Gebiet der Provinz Chili durchlaufen und den meist äußerst fruchtbaren Boden derselben bewässern, ist der Peiho der bemerkenswerteste, welcher die Gewässer der anderen Flüsse in sich aufnimmt, bevor er unterhalb von Tientsin, bei Taku, sich in den Golf von Pechili ergießt. Der Peiho fließt nahe an Peking vorbei und bildet die Wasserstraße zwischen dem Meere und der chinesischen Hauptstadt. Von dieser Hauptstadt, deren Bevölkerungszahl sehr verschieden angegeben wird, aber 1¹/₂ Millionen wohl erreichen dürfte, zweigen vier Hauptstraßenzüge ab; zwei davon führen nach nordwestlicher und nordöstlicher Richtung gegen die Mongolei; die dritte führt nach Osten über Tung-Chow und Yüng-ping, von da längs der westlichen Küste des Golfs von Liautung gegen die Mandschurei; die vierte, nach Südwesten gerichtete Straße endlich setzt die Hauptstadt mit den inneren Provinzen des Reiches in Verbindung. Die Communication im Innern der Provinz, welche elf Bezirkshauptstädte enthält, geschieht zum größten Theil auf den, in China bekanntlich von altersher außerordentlich ausgebildeten Wasserwegen. Drei Binnenseen von beträchtlicher Ausdehnung liegen im Bereiche der Provinz. Von Tientsin aus nimmt der Yun-ho, oder der große Kaisercanal, seinen Weg nach Süden, in einem großen Theile seines Laufes die Provinz Chili durchziehend. Pechili ist eine vorwiegend Ackerbau treibende Provinz; Weizen, Hafer, Mais, Hirse und Hülsenfrüchte, sowie Kartoffeln, zählen zu den vornehmlichsten Bodenerzeugnissen. Obst und Gemüse werden in großen Mengen und von den verschiedensten Sorten gewonnen. Eisen und Silber werden an mehreren Stellen der gebirgigen westlichen und nördlichen Grenzregionen gefunden, wo das Vorkommen warmer Quellen durchaus nicht selten ist; am meisten Beachtung verdient aber, besonders mit Rücksicht auf die Bedürfnisse einer vielleicht nicht mehr allzu fernen Zukunft, das Vorhandensein von Steinkohlenlagerungen in ganz erstaunlicher Mächtigkeit, in den erwähnten gebirgigeren Regionen der Provinz Pechili. Die Ausbeutung der Schätze, welche die Natur hier vor Jahrtausenden angesammelt hat, ist bisher noch nicht in nennenswerter Weise in Angriff genommen worden.

Nach Süden zu schließt sich seewärts an die Provinz von Pechili jene von Shantung an. Sie besteht zunächst aus der Halbinsel, welche sich zwischen dem Golf von Pechili und dem Gelben Meere vorschiebt, begreift dann noch die ganzen gebirgigen Partien, welche sich von dieser Halbinsel bis zum ehemaligen Laufe des Hoangho — dem jetzigen Bereiche des südlichen Kaisercanals — hinziehen, und endlich die ebenen Terrains des unteren Laufes des Hoangho, zwischen den nördlichen Abhängen der eben erwähnten Gebirgsfläche und der willkürlich gezogenen, politischen Grenze gegen die Provinz Pechili. — Die Provinz zerfällt in zehn Präfecturen oder Bezirke; Tsenan-Foo ist die Hauptstadt. Zwischen den Gebirgszügen, welche in der Richtung von SW nach NO die mittleren und östlichen Theile von Shantung durchziehen, liegen äußerst fruchtbare Thäler; die Niederungen im nördlichen Theile der Provinz, welche vom neuen Unterlaufe des Hoangho durchströmt werden, sind aber nicht durchwegs von der ergiebigsten Bodenbeschaffenheit, indem der starke Salzgehalt der Oberflächenschichten, besonders in den nahe zum Meere gelegenen Partien, einem reichen Bodenerträgnisse Abbruch thut.

Nebst dem Kaisercanale bieten hier mehrere Binnenseen, und viele von demselben abgeleitete Canäle, die ausreichenden Mittel für den inneren Verkehr. Mehrere Kohlenwerke sind im gebirgigen Theile von Shantung in gewinn-

bringendem Betriebe; mineralische Schätze, worunter auch Edelmetalle, werden in zahlreichen Bergwerken in ansehnlichen Mengen gewonnen. Die Küste der gebirgigen Halbinsel bildet zahlreiche, wenn auch nur minder gute Häfen. Bemerkenswert ist, dass die Provinz Shantung, obwohl sie im ganzen und großen nicht zu den fruchtbarsten des chinesischen Reiches gezählt werden kann, doch — soweit die vorliegenden Angaben reichen — als die am dichtesten bevölkerte Provinz Chinas erscheint (nach Keane 557 Einwohner auf der englischen Quadratmeile, d. i. über 215 auf dem $km^2$). Als das Geburtsland des Confucius steht Shantung bei den Chinesen in höchstem Ansehen; so mancher Ort in Shantung ist zum Schauplatze uralter legendarischer Verehrung geworden, so namentlich der Tai-shan, das ist der höchste Berg in dem Gebirge nördlich von der Stadt Tai-gan-Foo, wohin alljährlich viele Tausende von frommen Pilgern aus allen Theilen des Reiches ziehen.

Die Provinz Kiangsu, welche sich im Süden an jene von Shantung anschließt, ist durchaus eben; keine andere Provinz Chinas ist so überaus reich bewässert, wie Kiangsu. Der Kaisercanal durchzieht Kiangsu von Süden nach Norden; der Yang-tse-kiang durchläuft die südlichen Theile der Provinz von Westen nach Osten. Sehr zahlreiche und mitunter große Binnenseen, wie der Tai-hoo, finden sich vor, und zahllose Wasserläufe und Seitencanäle bilden ein Netz von Verkehrsadern zwischen den einzelnen Punkten der Provinz und zur See hin. Der äußerst niedrigen Seeküste liegen überall weitausgedehnte Untiefen vor, die Sedimente des Hoangho, welcher ehemals zu verschiedenen Zeitperioden [1]) seine Mündung an dieser Küstenstrecke hatte. Kiangsu ist reich an hervorragenden Städten. Kiang-ning (Nangking), „die südliche Hauptstadt", ist die Hauptstadt der Provinz Kiangsu; aber bis zum Beginne des 14. Jahrhunderts war Nangking die Hauptstadt des ganzen Reiches und die Residenz des kaiserlichen Hofes. In neuerer Zeit ist Nangking als der Centralpunkt der aufständischen Taipings in den Vordergrund des Interesses getreten, als diese die Stadt im Jahre 1853 mit Sturm einnahmen, und sie in ihrer Macht behielten, bis Gordon im Jahre 1864 der Herrschaft der Taipings ein gewaltsames Ende bereitete. (Außer Nangking rechnen die Chinesen Hang-chow-Foo und Soo-chow-Foo, das letztere an dem schon erwähnten See Tai-hoo gelegen, zu den schönsten Städten Chinas. Ein chinesisches Sprichwort sagt: „Der Himmel hat das Paradies, die Erde Soo und Hang".) — In der Gegenwart hat unter den Städten von Kiangsu, Shanghai, am Woosung, besondere Bedeutung erlangt. Thee und Seide gehören zu den hervorragendsten Erzeugnissen von Kiangsu; die Seidenmanufacturen von Soochow genießen in ganz China den höchsten Ruf. Der Hof von Peking bezieht seinen Bedarf an Seidenwaaren ausschließlich von hier. Die reiche Provinz ist sehr dicht bevölkert (nach Keane 470 Einwohner auf der engl. Quadratmeile). Neben den schon erwähnten Hauptproducten, Thee und Seide, kommt auch die mineralische Ausbeute der einzigen bergigen Partie der Provinz, in der Nähe von Nangking, in Betracht. Eine besondere Bedeutung für die Beziehungen des fremden Handels zu China hat die Provinz Kiangsu auch als jene, welche die Mündung des mächtigen Yang-tse-kiang enthält; auf diesem, der fremden Schiffahrt eröffneten Strome durchziehen die Handelsschiffe auf ihrem Wege bis Hankow und Ichang, nebst der Provinz Kiangsu, noch jene von Ganh-Wui, Kiang-Si und Hupe.

[1]) Zuletzt im Jahre 1851.

Südlich von der Provinz Kiangsu finden wir nun die Provinz Chekiang. Mit Ausnahme eines geringeren Theiles im Norden, über welchem sich die ebene Bodenformation Kiangsus noch über die Grenzen der Provinz Chekiang hinaus fortsetzt, und wo sich die bedeutenden Städte Hoo-Chow, Keahing, Hangchow, Shaouking und Ningpo befinden, ist Chekiang durchaus von Zügen des Nanshan-Gebirges durchsetzt. Der Hauptzug dieses Gebirges durchzieht diese Provinz in der Mitte von SW nach NO, und theilt dieselbe in zwei Bodenabschnitte, von welchen der nördliche, größere, durch den Tseen-tang-keang, der südliche durch den Ta-che bewässert wird. Die zahlreichen Thäler des gebirgigen Theiles von Chekiang sind nicht allein äußerst fruchtbar, sondern genießen auch den Ruf großer landschaftlicher Schönheit. In diesen Thälern wird viel Thee gebaut; in den nördlichen Ebenen von Chekiang wird Seide erzeugt. An mineralischen Producten ist Chekiang arm; obwohl Eisen und Kupfer an verschiedenen Stellen vorkommt, ist die Ausbeute dieser Metalle bisher keine lohnende gewesen. Der Chusan-Archipel, u. a. durch seine strategisch wichtige Position bedeutend, da man von hier aus die Approchen von Ningpo und von Shanghai beherrschen kann, gehört zur Provinz von Chekiang.

Die nächstsüdliche Provinz ist Fukien, häufig von den Chinesen auch Min genannt. Foochow-Foo ist die Hauptstadt dieser Provinz, welche zwölf Präfecturen zählt. Auch Fukien ist, wie seine nördliche Nachbarprovinz, ein von Gebirgszügen bedecktes Land; die Bergreihen des Nanshan durchziehen auch hier die Provinz von SW nach NO. Der Hauptfluss, nach welchem, wie bemerkt, oft die ganze Provinz genannt wird, ist der Min, welcher aus dem in der Nähe der Stadt Yen-ping-foo statthabenden Zusammenflusse dreier Wasserläufe entsteht, nämlich des Keen-ke, Fuh-tun-ke und des Shaon-Ke. Der Min nimmt von Yen-ping-foo an einen südöstlichen Lauf, geht an Foo-chow-foo südlich vorbei, und erreicht das Meer etwa 30 Meilen unterhalb dieser Stadt. Für die Schiffahrt, stromaufwärts von Foochow (Foo-chow-foo), ist der Min von keiner Bedeutung mehr; ebenso sind zwei andere Flüsse der Provinz Fukien, die bei Amoy das Meer erreichen, als Wasserstraßen nur für sehr kleine Fahrzeuge benützbar. Fukien ist äußerst fruchtbar, und unter dessen mannigfachen Erzeugnissen nimmt auch hier der Thee eine erste Stelle ein. Den reichbebauten Thälern, mit ihren meist durch Terrassirung der Cultur zugänglich gemachten Abhängen, wird eine besondere Lieblichkeit des Anblickes nachgerühmt; für die Schönheit und zugleich Ergiebigkeit des Landes spricht schon dessen Name, welcher „Glückliche Niederlassung“ bedeuten soll.

Bis vor kurzem hat zur Provinz Fukien auch die Insel Formosa gehört, über welche China die Staatshoheit beansprucht, wenn auch die Gebirgsstämme, welche die Mitte und Theile des Ostens von Formosa bewohnen, bisher nicht unter die factische Oberhoheit Chinas gelangt sind. Die Chinesen setzen die „Entdeckung“ von Formosa in das Jahr 1480, womit aber wohl das Datum der ersten Sesshaftmachung von chinesischen Ansiedlern auf Formosa gemeint sein muss, da die höchsten Bergspitzen Formosas von der Festlandsküste bei Amoy, bei klarem Wetter stets sichtbar sind. Die fruchtbaren ebenen Theile des Nordens und des Westens von Formosa besaßen genügende Anziehungskraft, um eine zahlreiche chinesische Bevölkerung herüberzuleiten; als im 17. Jahrhunderte die Japaner eine Colonie auf Formosa gründen wollten, war die chinesische Macht daselbst schon eine genügende geworden, um ernstlichen Widerstand leisten zu können. Formosa erwies sich als ein Besitz von hervor-

ragender Bedeutung; die außerordentliche Frnchtbarkeit der ebenen Partien der Insel hat derselben den Namen der „Kornkammer Chinas“ verliehen. Reis und Zncker werden an jedem hiezu geeigneten Orte, mit chinesischem Fleiße und von den glücklichen natürlichen Verhältnissen begünstigt, mit bestem Erfolge gezogen.

Zu diesen Producten gesellt sich, nach Maßgabe des Vordringens der Chinesen in die gebirgigen Partien der Insel, Schwefel und Kampfer, Producte von großem Werte, welche vorläufig von der Regierung als Monopol behandelt werden. Auch Petroleum wird auf Formosa gewonnen. Taiwan-foo, mit Ta-kow, und Tamsui, mit Keelong, die ersteren Plätze an der südwestlichen, die letzteren an der nördlichen Küste von Formosa, sind bisher dem fremden Handel geöffnet worden.

Die Provinz Fukien, mit ihrer reichen Küstenentwicklung an der Westseite der Straße von Formosa, genießt von altersher den Ruf, die geschicktesten chinesischen Seeleute hervorgebracht zu haben.

Die südliche Küste des chinesischen Reiches, von ihrem westlichen Ende an der Grenze gegen Tonking bis zur südlichen Öffnung der Straße von Formosa, gehört der großen und fruchtbaren Provinz Kuang-Tung an. Im Westen dieser Provinz, durch den zu Kuang-Tung gehörenden Küstenstreifen von der See abgeschlossen, liegt die Nachbarprovinz Kuang-Si. Der erstere Name bedeutet „östlich von Kuang“, der zweite „westlich von Kuang“ [1]); beide basiren, nach den Erklärungen chinesischer Schriftsteller, auf dem Namen Hoo-Kuang, mit dem in uralten Zeiten Landstriche bezeichnet wurden, welche die mittleren, aneinander grenzenden Partien der jetzigen beiden Kuang-Provinzen umfassen. Hoo-Kuang hat als Provinz aufgehört zu existiren; das Land westlich von Kuang — Kuang-Si — und jenes östlich von Kuang — Kuang-Tung — grenzen jetzt unmittelbar aneinander. Aber nur die östliche dieser beiden Südprovinzen ist reich und fruchtbar; ihrer Küstenlinie sind zahlreiche Inseln und Eilande vorgelagert, zu welchen auch die große Insel Hainan gehört.

Die beiden Provinzen Kuang-Si und Kuang-Tung sind nahezu von gleicher Größe — der Flächeninhalt der ersten wird mit 78.250, jener der zweiten, bei Einrechnung von Hainan, mit 79.456 englischen Quadratmeilen angegeben. Ein großer Unterschied aber besteht in der Dichte der Bevölkerung beider Provinzen; Kuang-Si zählt nur 5,151.327, Kuang-Tung aber 29,706.249 Einwohner, so dass auf die englische Quadratmeile in der ersten Provinz 65, in der zweiten aber 377 Einwohner entfallen. Verschiedenheiten in der Bodenformation, in den natürlichen Hilfsquellen des Landes, erklären hier wie überall diesen großen Unterschied in der Dichtigkeit der Bevölkerung so nahe aneinander gelegener Landestheile. Kuang-Tung, mit 377 Einwohnern auf der englischen Quadratmeile, wird innerhalb des ungeheueren chinesischen Staatenbereiches nur von wenigen Provinzen rücksichtlich der Bevölkerungsdichte übertroffen; Shantung — die Provinz des Unterlaufes des Hoangho und des nördlichen Kaisercanales — steht mit 557 Einwohnern auf der Quadrat-

[1]) Ebenso bedeutet der Name der (oben besprochenen) Provinz Shan-tung „östlich der Berge“; durch einen schmalen nach Süden ziehenden Streifen des Gebietes der Provinz Pechili getrennt, finden wir im Westen von Shan-tung die Provinz Shan-si, d. i. „westlich der Berge“ — vielleicht richtiger mit „die östlichen Berge“ und „die westlichen Berge“ übersetzt, wenn man die Bodengestaltung der in Betracht kommenden Landstrecken berücksichtigt.

meile obenan; hierauf folgt die eben früher besprochene Provinz Fukien — zu welcher bei den hier gegebenen Zahlenangaben der westliche, chinesische Theil von Formosa hinzu gerechnet ist — mit 482, dann das central gelegene Hu-Peh, am mittleren Laufe des Yang-Tse-Kiang, mit 473; Kiang-Su, die schmale Seeprovinz am Unterlaufe des Yang-Tse-Kiang, in dessen Bereiche Shanghai liegt, mit 470; endlich noch Sze-Chuen, die große innere, im Westen an Thibet grenzende Provinz, »das Land der vier Ströme«, mit 406 Einwohnern auf der englischen Quadratmeile.

Während also die Provinz Kuang-Tung sich bezüglich ihrer Bevölkerungsdichte, dieses Wertmessers der culturellen Entwicklung, als die sechste unter den neunzehn Provinzen des eigentlichen chinesischen Reiches darstellt, ist ihre Nachbarprovinz Kuang-Si, obwohl an Größe nahezu gleich, äußerst spärlich bevölkert und nimmt in der angedeuteten Hinsicht die vorletzte Stelle ein, denn nur in der langgestreckten Provinz Kansu, die sich zwischen Thibet und der Mongolei nach Nordwesten einschiebt, finden wir noch etwas ungünstigere Bevölkerungsverhältnisse, nämlich 62 Einwohner auf der englischen Quadratmeile.

Die beiden Kuang-Provinzen, das bevölkerungsarme, wenig productive Kuang-Si, und das dichtbevölkerte, productive und handelsthätige Kuang-Tung, sind in politischer Beziehung zu einem General-Gouvernement vereinigt, dessen Oberhaupt der Gouverneur, fälschlich oft sogenannte Vicekönig der beiden Kuangs, in der Hauptstadt von Kuang-Tung, Kuang-Tscheu-Fu, in den europäischen Sprachen Canton genannt, residirt.

Kuang-Tung erstreckt sich über 600 (engl.) Meilen von Westen nach Osten und ist von mehreren parallelen Zügen der Nan-Shans-Gebirge durchzogen, zwischen welchen sehr fruchtbare, dichtbevölkerte Thalregionen liegen. Die wichtigsten Flüsse sind der Se-Keang, der Pih-Keang oder nördliche Fluss, welcher im Norden der Provinz entspringt und den erstgenannten Fluss, bei San-Shwuy-Heen erreicht; der Tung-Keang oder östliche Fluss, welcher die Provinz von NO nach SW durchströmt und sich unterhalb Canton in die Chukiang-Mündungen oder Canton-Gewässer ergießt, endlich der Han, der an der Grenze gegen Fukien entspringt und in der Nähe von Swatow die See erreicht. Das große, mehreren Flüssen gemeinsame Delta, als dessen Scheitelpunkt das oben genannte San-Shwuy-Heen gelten darf, und welches sich bis Canton und Macao erstreckt, ist in der Provinz Kuang-Tung der hauptsächlichste Schauplatz der reichen Erzeugung von wertvoller Seide; Thee wird in mehreren Districten gewonnen, auch an anderen wertvollen Erzeugnissen ist die Provinz sehr reich. Drei weit ausgedehnte Kohlenlager finden sich vor; im Norden die Lager von Shaou-Chow-Foo, dann die Hwa-Heen-Lager, nur etwa 30 Meilen von Canton entfernt; die reichsten Lager aber, sowohl an Ausdehnung als an Qualität des Productes die beiden vorgenannten weit übertreffend, befinden sich im Südwesten der Provinz Kuang-Tung und erstrecken sich über die Districte von Woo-Chuen, Teen-Pih, Yang-keang, Yang-Chuen, Gan-Piug, Kae-Ping, Sin-Hing, Ho-Shan, Sin-Hwang und Sin-Ning. Der Ausbeutung dieser Naturschätze scheint noch eine große Zukunft bevorzustehen. — Eisenerze werden an etwa zwanzig verschiedenen Stellen in der Provinz Kuang-Tung gewonnen; sie kommen jedoch nicht in unverarbeitetem Zustande zur Ausfuhr, da eine lebhafte Eisenindustrie betrieben wird, besonders in der Stadt Fat-Shan, welche sogar das Birmingham von China genannt worden ist.

Die südliche Küste von Kuangtung ist eine sehr entwickelte, und zahlreiche Inseln und Eilande liegen derselben vor. — Es ist nur natürlich, dass von der weit ausgedehnten chinesischen Küste es gerade diese südlichst gelegene Strecke war, die zuerst von Seefahrern der westlichen Völker besucht wurde. Auch hier waren es die kühnen und geschickten arabischen Schiffer, welche als die ersten erschienen.

Aus der Mitte des neunten Jahrhunderts (851 n. Chr.) stammt eine von Abu Said aus Siraf veranstaltete Sammlung der Erzählungen und Berichte des Soleiman und anderer arabischer Chinafahrer [1]). Um diese Zeit besaßen die Araber an einzelnen chinesischen Hafenplätzen blühende Fremdenviertel, welche wir uns dem Wesen nach als jenen „Concessionen“ ähnlich vorstellen dürfen, die von den Nationen des Westens, beinahe tausend Jahre später, der chinesischen Abgeschlossenheit abgetrotzt worden sind.

Doch scheint es, dass Canton, die große und volkreiche Stadt am Perlflusse, erst im 14. Jahrhunderte zum erstenmale von einem arabischen Reisenden berührt worden ist. Ibn Batuta erst soll Canton besucht haben, bevor er seine berühmte Reise auf dem Kaisercanale nach Peking vollführte [2]).

Die Auffindung des Seeweges nach Indien, um das Cap der Stürme herum, gab den Impuls für die europäischen Seefahrernationen, den Versuch zur Anbahnung von Handelsbeziehungen mit China zu machen. König Emmanuel von Portugal sandte im Jahre 1517 eine Gesandtschaft mit einer Flotte von acht Schiffen aus, welcher es gelang, die Zulassung portugiesischen Handels in Canton am Hofe von Peking zu erwirken. England that den ersten Schritt in gleicher Richtung unter Königin Elisabeth im Jahre 1596, indem zwei Schiffe nach den chinesischen Gewässern entsendet wurden. Doch erreichte diese erste englische Expedition nach Ostasien nicht ihr Ziel, die Schiffe gingen unterwegs zugrunde Erst im Jahre 1634 gelangten englische Schiffe nach Canton. Der Zeitpunkt war ein sehr ungünstiger, um die gewünschten Handelsbeziehungen zu inauguriren, denn eben zu jener Zeit war es zu ernsten Misshelligkeiten zwischen den Portugiesen und den chinesischen Autoritäten gekommen, die zu Blutvergießen und zum Abbruche der gegenseitigen commerziellen Beziehungen geführt hatten.

Nur mit Schwierigkeit konnten der Friede und die alten Beziehungen wieder hergestellt werden. Es dauerte bis zum Jahre 1673, bis England den fehlgeschlagenen Versuch erneuerte; man kam diesmal insoferne zum gewünschten Ziele, als es gelang, eine Handelsfactorei — zwar nicht in dem in Aussicht genommenen großen Handelshafen von Canton — aber doch in dem nicht allzuweit davon entfernten Amoy zu gründen. Doch bestand diese Handelsniederlassung der Engländer nur drei Jahre; bei der Invasion durch die Tartaren wurde die englische Factorei zerstört. Es dauerte bis zum Jahre 1685, dass die Erlaubnis des chinesischen Kaisers zur Wiederaufnahme der gestörten Beziehungen erlangt werden konnte; nach der Fusion der beiden englisch-ostindischen Handelsgesellschaften wurde der Schauplatz der englischen Handelsthätigkeit in China von Amoy nach Canton verlegt und auf diesen Platz allein beschränkt.

---

[1]) Von Reinaud arabisch und französisch herausgegeben. (*Rélation des Voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine.* Paris 1845.)
[2]) Vergl. Peschels Geschichte der Erdkunde. 2. Aufl. p. 115, ff.

Durch anderthalb Jahrhunderte, bis zum Erlöschen der Privilegien der englisch-ostindischen Compagnie, bildete der Außenhandel von Canton nahezu ein Monopol dieser Handelsgesellschaft; ungeheuere Reichthümer wurden hier erworben, trotz der Beschränkungen und Bedrückungen, welchen der englische Handel durch die chinesischen Autoritäten unterworfen wurde. Den englischen Kaufleuten war der Weg zu den Ämtern und Behörden vollkommen verschlossen; sie waren beinahe ganz dem Belieben ihrer chinesischen Geschäftsfreunde preisgegeben; denn der Handel durfte nur auf folgende Weise betrieben werden. Eine Gesellschaft chinesischer Großhändler, welche ihr Privilegium theuer erkaufen musste, war, mit Ausschluss aller anderen, ermächtigt, mit den Fremden in Verkehr zu treten und hatte dabei auch die Verpflichtung, den Regierungsbehörden über alle Verhältnisse der Fremden fleißig Bericht zu erstatten. Man nannte diese chinesischen privilegirten Kaufleute Hanisten oder *Hong*-Kaufleute; in ihrer Gesammtheit wurden sie wohl auch *Kohong* genannt. Sie erhoben die Zölle, hatten Einkauf und Verkauf in der Hand, an sie und nur an sie mussten alle Eingaben gerichtet werden, welche an die Regierung gehen sollten. Die Hong-Kaufleute waren der Regierung für die Ablieferung der Zölle und auch für das Betragen der Fremden verantwortlich. Der oberste Zollaufseher, *Hoppo* genannt, war der von der chinesischen Regierung zu dem speciellen Zwecke ernannte Beamte, um die Angelegenheiten des fremden Handels in Canton zu überwachen. An ihn waren die von Seite der Hong-Kaufleute erhobenen Zölle abzuliefern.

Seine Beamten und Diener hatten die Schiffe und deren Ladungen zu untersuchen und ein Verzeichnis der eingeführten oder zur Ausfuhr bestimmten Waren zu entwerfen. Diese Unterbeamten mussten ihre Stellen von dem *Hoppo* theuer erkaufen und hielten sich naturgemäß durch Erpressungen schadlos, die sie an den fremden Kaufleuten verübten. Der *Hoppo* führte den Titel: »Seine Excellenz der Vorstand der Seegeleitsbriefe in Canton«. Als Schreiber im Zollhause waren sogenannte Linguisten angestellt, Chinesen, die es zu einem leidlichen Verständnisse der englischen Sprache gebracht hatten. Aus der Thätigkeit dieser Gilde stammt wohl das eigenthümlich corrumpirte, der chinesischen Sprechweise angepasste Englisch, welches unter dem Namen *Pigeon English* bekannt ist, jene Sprache, zu deren Charakterisirung es genügt, anzuführen, dass das Wort »*pigeon*« sich mit dem Ausdrucke »*business*« deckt, und welche heutzutage in Ostasien überall außerordentlich verbreitet ist, auch schon eine Art festen Gefüges erhalten hat, so dass die umfangreichsten und complicirtesten mündlichen Transactionen in dieser eigenthümlichen Sprache durchgeführt werden können.

Die Willkürlichkeiten und absichtlichen Bedrückungen der Fremden von Seite der chinesischen Behörden erfuhren durchaus keine Änderung in milderndem Sinne, als nach dem Erlöschen der Privilegien der englisch-ostindischen Gesellschaft, an Stelle der Agenten dieser Handelsgesellschaft Beamte der englischen Staatsregierung traten; diesen Beamten wurde jede Äußerung der gebürenden Achtung von Seite der chinesischen Würdenträger verweigert, und es kam zum Bruche und bewaffneten Vorgehen seitens Englands, als die chinesischen Behörden sich zu Gewaltacten hinreißen ließen, welche allerdings zu großem Theile auf dem humanen Wunsche basirt haben mögen, der als gemeinschädlich erkannten Einfuhr des Opiums ein Ziel zu setzen, welche Einfuhr als die Ursache galt, dass immer mehr und mehr Chinesen sich dem demoralisirenden Einflusse des Opiumgenusses ergaben. Auf englischer Seite

hingegen mag für das kriegerische Einschreiten nicht allein die Absicht, den für Ostindien so gewinnbringenden Opiumhandel weiter aufrecht zu halten, als auch die Erkenntnis maßgebend gewesen sein, dass die Erschließung des weiten chinesischen Productions- und Handelsgebietes eine gerechte Forderung der Völker des Westens sei, aber in anderer Weise, als durch gewaltsame Demüthigung Chinas nicht zu erreichen sein werde; und die Beurtheilung, welche der erste chinesische, sogenannte Opiumkrieg vielfach erfahren hat, erscheint unter Festhaltung dieses Gesichtspunktes vielleicht eine allzu strenge zu sein. Thatsächlich basirt der großartige, für beide Theile gewinnbringende Handel, welchen gegenwärtig die europäischen und amerikanischen Völker mit China betreiben, auf dem Bestehen jener Verträge, welche der chinesischen Staatsgewalt als Folge siegreicher Kriege aufgedrungen werden konnten. Das chinesische Volk, beispiellos fleißig als Erzeuger von Handelsgütern, und zugleich von keinem Volke, selbst die Israeliten nicht ausgenommen, an natürlicher Begabung für den eigentlichen Handel übertroffen, zieht aus den seit dem Ablaufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so sehr erweiterten äußeren Handelsbeziehungen seiner Heimat unverkennbar bedeutende Vortheile, so dass man mit der Ansicht kaum fehlgehen dürfte, dass die der chinesischen Regierung durch blutige Kriege aufgezwungene erweiterte Freiheit des Handels, ebenso sehr im Interesse des chinesischen Volkes gelegen war, als im Interesse derjenigen, welche diese Freiheit erzwungen haben. Der erste Krieg gegen China, der sogenannte Opiumkrieg, endigte bekanntlich mit dem Vertrage von Nangking, 29. August 1842; auf den Stipulationen dieses Friedensvertrages beruht im Wesen die heutige Verfassung des fremden Handels in China; außer Canton wurden damals Shanghai, Ningpo, Foochow und Amoy dem fremden Handel eröffnet, die Ansiedlung fremder Kaufleute auf besonderen Territorien, den sogenannten Concessionen, in diesen Handelsstädten zugelassen, die eigene Gerichtsbarkeit, die Etablirung von Consuln zugestanden u. s. w.

Es hat allerdings wenige Jahre nach dem Frieden von Nangking eines zweiten Krieges bedurft, um die klaglose Durchführung der erworbenen Rechte für alle Zeiten zu sichern; Canton, welche Stadt während des ersten Krieges der drohenden Einnahme durch Bezahlung einer bedeutenden Contribution entronnen war, wurde diesmal mit Sturm eingenommen und blieb zwei Jahre hindurch, bis zum October 1861, von englischen und französischen Truppen besetzt. Eine Regierungscommission, aus zwei englischen und einem französischen Beamten bestehend, führte während dieses Zeitraumes die Verwaltung der Stadt, unter der Leitung des englischen commandirenden Generals; und es erscheint als ein Memento an diese Zeit, dass der jeweilige englische Consul zu Canton heute noch officiell in demselben Palaste — *Yamen* — im Innern der Stadt Canton residirt, in welchem damals die fremde Regierungscommission ihren Amtssitz hatte.

Die Zahl der Vertragshäfen, welche auf Grund der allgemein üblichen Meistbegünstigungsclausel in den Verträgen, gegenwärtig allen seefahrenden Nationen in gleicher Weise zu Handelszwecken zugänglich sind, hat sich seit dem Vertrage von Nangking, durch welchen die oben genannten fünf Häfen (Shanghai, Ningpo, Foochow, Amoy und Canton) geöffnet wurden, erheblich vermehrt. Der Frieden von Peking (24. October 1860) ratificirte in endgiltiger Weise den Vertrag von Tientsin (abgeschlossen am 26. Juni 1858), durch welchen zu jenen fünf Häfen noch die folgenden kamen: Newchwang, Tai-

wan auf Formosa, Chau-Chow (Swatow), und Kiung Chow, letzteres auf der Insel Hainan. An Stelle des in der Tientsin-Convention in die Reihe der neu zu eröffnenden Häfen aufgenommenen Platzes von Tungchow, setzte man bei den nachgefolgten Verhandlungen Tientsin und Chefoo.

Von den Yangtsekiang-Häfen wurde damals nur Chinkiang eröffnet, die Eröffnung weiterer Häfen aber versprochen; man einigte sich in der Folge über die Eröffnung von Wuhu, Kinkiang, Hankow und Ichang. Durch die im Jahre 1876 abgeschlossene Convention von Chefoo wurden noch weiters die Seehäfen von Pakhoi und Wenchow zu Vertragshäfen gemacht; eine Art von Übergangszustand wurde für eine Anzahl weiterer Yangtsekiang-Häfen geschaffen, indem es dort wohl gestattet sein sollte, fremde Passagiere und Waren auszuschiffen, nicht aber eigene fremde Handelsniederlassungen zu gründen. Die Ausschiffung von Passagieren oder Waren in diesen Häfen darf nur mittels chinesischer Boote und Arbeiter vor sich gehen. Diese Häfen sind Ta-Tung und Ngan-Ching, beide in der Provinz von Ngan-Whui; dann Hu-kow in Kiangsi, Wu-Snëh, Lu-Chi-Kow, und Sha-Shih in Hu-Kwang. —

Die Vertragshäfen sind die Stätten, an welchen sich der umfangreiche Austausch chinesischer Producte — unter welchen Thee und Seide obenan stehen — gegen die Erzeugnisse der fremden Länder abwickelt. Zugleich sind sie deshalb die Stapelplätze für die chinesischen Ausfuhrsproducte, und von den Vertragshäfen aus erfolgt die Vertheilung der Einfuhrsartikel nach dem Innern des Landes. Unter den letzteren sind die zahlreichen Gegenstände der Baumwoll- und Wollindustrie, Metallwaren, Petroleum, die bedeutendsten. Ausfuhren sowohl als Einfuhren unterliegen vertragsmäßigen Zöllen; diese werden für Rechnung der kaiserlichen Regierung durch ein Corps von Beamten verwaltet, welches in den leitenden Stellen beinahe durchaus aus Europäern besteht. Außer diesen Zöllen unterliegen aber die Handelswaren noch localen Steuerzuschlägen, der Gebür des sogenannten *Likin*, welche von den Provinzialgouvernements auferlegt und von deren Organen eingehoben werden. Während das *Likin* Quelle vieler Unregelmäßigkeiten und Unzukömmlichkeiten ist, gilt das Wirken der „kaiserlichen Verwaltung der fremden Zölle“ als ein musterhaftes, welches der kaiserlichen Centralregierung namhafte Einnahmen zuführt, und dabei doch als coulant anerkannt werden muss.

Nach den vom Generalinspectorate der fremden Zölle ausgegebenen statistischen Jahresberichten erreichten die Gesammtwerte des zollpflichtigen fremden Handels in den sämmtlichen chinesischen Vertragshäfen (mit Einbeziehung des gleichartigen Handels über Kiachta) die folgenden Werte:

| Jahr | Netto Einfuhrswerte | Ausfuhrswerte | Totalwerte | |
|---|---|---|---|---|
| 1872 | 67,317.049 | 75,288.125 | 142,605.174 | Hk. T. |
| 1873 | 66,637.209 | 69,451.277 | 136,088.486 | „ |
| 1874 | 64,360.864 | 66,712.868 | 131,073.732 | „ |
| 1875 | 67,803.247 | 68,912.929 | 136,716.176 | „ |
| 1876 | 70,269.574 | 80,850.512 | 151,120.086 | „ |
| 1877 | 73,233.896 | 67,445.022 | 140,678 918 | „ |
| 1878 | 70,804.027 | 67,172.179 | 137,976.206 | „ |
| 1879 | 82,227.424 | 72,281.262 | 154,508.686 | „ |

| Jahr | Netto Einfuhrswerte | Ausfuhrswerte | Totalwerte | |
|---|---|---|---|---|
| 1880 | 79,293.452 | 77,883.587 | 157,177.039 | H. T. |
| 1881 | 91,910.877 | 71,452.974 | 163,363.851 | " |
| 1882 | 77,715.228 | 67,336.846 | 145,052.074 | " |
| 1883 | 73,567.702 | 70,197.693 | 143,765.395 | " |
| 1884 | 72,760.758 | 67,147.680 | 139,908.438 | " |
| 1885 | 88,200.018 | 65 005.711 | 153,205.729 | " |
| 1886 | 87,479.323 | 77,206.568 | 164,685.891 | " |
| 1887 | 102,263.669 [1]) | 85,860.208 | 188,123.877 | " |
| 1888 | 124,782.893 [1]) | 92,401.067 | 217,183.960 | " |

Die Zölle, welchen dieser Handel, und zwar sowohl der Ausfuhrs- als der Einfuhrshandel, auch der Zwischenhandel zwischen den einzelnen chinesischen Häfen, unterworfen sind, bilden eine bedeutende Einnahmsquelle für die Regierung des kolossalen chinesischen Reiches. Zugleich sind diese Zolleinnahmen die einzigen öffentlichen Revenuen Chinas, von welchen (durch die jährlichen statistischen Veröffentlichungen seitens des Inspectorates der fremden Zölle) der Betrag und die Zusammensetzung genauer bekannt ist. Über die anderen staatlichen Einnahmen, hauptsächlich aus Grundsteuern, Acciseverpachtungen, hohen Taxen für Verleihung von Würden an Lebende und Verstorbene bestehend, schwanken die Angaben in weiten Grenzen, welche durch 50 und 100 Millionen £ dargestellt werden. Eine chinesische halbamtliche Publication berechnete die Einnahmen des Jahres 1844 auf 191,803.139 Taels — etwa 63,934.713 £. Man wird nicht sehr weit fehlgehen, wenn man die aus dem fremden Handel resultirenden Zolleinnahmen als die Vermehrung ansieht, welche die Staatseinnahmen seit jener Zeit erfahren haben, nämlich jene Einnahmen, welche der kaiserlichen Centralregierung zufließen; denn die Einnahmen der vollständig autonom regierten Provinzen, welche selbständig für alle Verwaltungskosten, selbst für Heer und Flotte aufzukommen haben, entziehen sich jeder Berechnung oder Schätzung.

Die Zolleinnahmen stellen ansehnliche Summen und bedeutende Procentsätze der umgesetzten Handelswerte dar; ihre progressive Zunahme zeigt, dass der Außenhandel Chinas in stetiger Zunahme begriffen ist — obwohl, wie dies später zur Sprache gelangen wird — dieser Handel durchaus nicht mehr so lucrativ für die daran betheiligten Fremden ist, wie vor Zeiten.

---

[1]) In diesen Summen ist zum erstenmale der von Dschunken nach Macao und Hongkong vermittelte Einfuhrshandel einbezogen.

Die Zolleinnahmen betrugen:

| Im Jahre | Einfuhrs-zölle | Ausfuhrs-zölle | Küsten-handel | Schiff-fahrts-gebüren | Transit-zölle | Im ganzen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Haikwan - Taels | | | | | |
| 1870 | ? | ? | ? | ? | ? | 9,543.977 |
| 1871 | ? | ? | ? | ? | ? | 11,216.146 |
| 1872 | 3,676.089 | 6,939 985 | 549.862 | 242.227 | 270.473 | 11,678,636 |
| 1873 | 3,804 855 | 6,137.117 | 579.469 | 212.554 | 243.087 | 10,977.082 |
| 1874 | 3,814.121 | 6,682.727 | 573.843 | 200.832 | 225.749 | 11.497.272 |
| 1875 | 3,904.439 | 6,931.984 | 645.961 | 236.694 | 249.031 | 11,968.109 |
| 1876 | 4,063.582 | 6,995.569 | 611.430 | 234.314 | 248.026 | 12,152.921 |
| 1877 | 4,175.075 | 6,843.763 | 570.221 | 224.034 | 253.985 | 12,067.078 |
| 1878 | 4,188.092 | 7,109.603 | 653.059 | 260.131 | 273.103 | 12,483.988 |
| 1879 | 4,842.524 | 7,385.070 | 713.447 | 247.833 | 342.796 | 13,531.670 |
| 1880 | 4,617.773 | 8,268.682 | 786.196 | 249.591 | 336.341 | 14,258.583 |
| 1881 | 5,002.011 | 8,329.668 | 730.091 | 273.574 | 349.818 | 14,685 162 |
| 1882 | 4,684.007 | 8,068.436 | 740.078 | 279.799 | 313.353 | 14,085.672 |
| 1883 | 4,401.387 | 7,554.307 | 697.508 | 284.044 | 349.511 | 13,286.757 |
| 1884 | 4,375.372 | 7,780.816 | 745,548 | 270.914 | 338.062 | 13,510.712 |
| 1885 | 5,072.770 | 7,898.900 | 802.145 | 298.909 | 400.042 | 14,472.766 |
| 1886 | 5,018.156 | 8,602.875 | 784.001 | 388.347 | 406.299 | 15,144.678 |
| 1887 | 5,700.462 | 8,510.098 | 935.772 | 316.443 | 432.782 | 20,541.399 |
| 1888 | 6,635.263 | 8,280.647 | 890.404 | 323.312 | 415.860 | 23,167.892 |

Unter den beiden letzten Totalsummen figuriert auch der, seit 1887 von der kaiserlichen Zollverwaltung, statt wie bisher von den Provinzialverwaltungen eingehobene Zollzuschlag (*likin*) auf Opium, und zwar mit 4,645.842 und 6,622.406 H. T.

Die Ausfuhrszölle auf chinesische Producte werden auch erhoben, wenn der Bestimmungsort der Ware ein chinesischer Hafen ist; die nachstehenden Ziffergruppen orientiren über das Wertverhältnis der Ausfuhrszölle nach fremden und nach heimischen Häfen.

Ausfuhrszölle auf chinesiche Producte:

| Im Jahre | nach fremden Ländern: H. T. | nach chinesischen Häfen: H. T. |
|---|---|---|
| 1872 | 5.840.261 | 1,099.724 |
| 1873 | 4,978 179 | 1,158.938 |
| 1874 | 5,535.041 | 1,147.686 |
| 1875 | 5,640.062 | 1,291.922 |

| Im Jahre | nach fremden Ländern: H. T. | nach chinesischen Häfen: H. T. |
|---|---|---|
| 1876 | 5,772.709 | 1,222 860 |
| 1877 | 5,703.321 | 1,140.442 |
| 1878 | 5,808.485 | 1,306.118 |
| 1879 | 5,958.176 | 1,426.894 |
| 1880 | 6,696.290 | 1,572.392 |
| 1881 | 6,869.486 | 1,460.182 |
| 1882 | 6,588.279 | 1,480.156 |
| 1883 | 6,159 291 | 1,395.016 |
| 1884 | 6,289.720 | 1,491.096 |
| 1885 | 6,294 610 | 1,604.290 |
| 1886 | 7,034 873 | 1,568 002 |
| 1887 | 6,638.554 | 1,871.544 |
| 1888 | 6,499.839 | 1,780.808 |

Betrachtet man die Gesammtsummen der erhobenen Zölle von dem Gesichtspunkte aus, welcher Antheil dem fremden Handel, und welcher dem Zwischenhandel (dem sogenannten *home trade*) zur Last fällt, so ist zu erkennen, dass der Umfang des fremden Handels eine größere Zunahme zeigt, als jener des *home trade*.

Es entfielen nämlich:

| Im Jahre | von der Gesammtzolleinnahme von | | auf den fremden Handel | | auf den heimischen Handel | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1872 | 11,678.636 | H. T. | 10,029.050 | H. T. | 1,649.586 | H. T. |
| 1873 | 10,977.082 | " | 9,238.675 | " | 1,738.407 | " |
| 1874 | 11,497.272 | " | 9,775.743 | " | 1,721.529 | " |
| 1875 | 11,968.109 | " | 10,030.226 | " | 1,937.883 | " |
| 1876 | 12,152.921 | " | 10,318.631 | " | 1,834.290 | " |
| 1877 | 12,067.078 | " | 10,356.415 | " | 1,710.663 | " |
| 1878 | 12,483.988 | " | 10,524.811 | " | 1,959.177 | " |
| 1879 | 13,531.670 | " | 11,391.329 | " | 2,140.341 | " |
| 1880 | 14,258.583 | " | 11,899.995 | " | 2,358.588 | " |
| 1881 | 14,685.162 | " | 12,494.889 | " | 2,190.273 | " |
| 1882 | 14,085.672 | " | 11,865.438 | " | 2,220.234 | " |
| 1883 | 13,286.757 | " | 11,194.233 | " | 2,092.524 | " |
| 1884 | 13,510.712 | " | 11,274.068 | " | 2,236.644 | " |
| 1885 | 14,472.766 | " | 12,066.331 | " | 2,406.435 | " |
| 1886 | 15,144.678 | " | 12,792.675 | " | 2,352.003 | " |
| 1887 | 20,541.399 | " | 17,734.083 | " | 2,807.316 | " |
| 1888 | 23,167.892 | " | 20,496.680 | " | 2,671.212 | " |

Der Antheil, welcher an dem fremden Handel Chinas den verschiedenen hieran betheiligten Ländern zukommt, ist ein sehr verschiedener; England mit seinen Colonien und Dependenzen steht weit obenan. Einen gänzlich genauen Überblick in dieser Richtung vermag die Handelsstatistik bisher nicht zu geben; einerseits wird die Herkunft der eingeführten Waren meist nach ihrem Verschiffungsorte angegeben, andererseits bildet die Eigenschaft Honkongs als

Stapelplatz für Einfuhren und Ausfuhren ein Moment, welches auf die gedachte Statistik verdunkelnd wirken muss. Einfuhren nach China, die als „aus Hongkong“ classificirt werden müssen, können aus irgend welchen Ländern nach diesem Freihafen gekommen sein; Ausfuhren „nach Hongkong“ nehmen von diesem Stapelplatze aus ihren Weg nach den verschiedensten Richtungen. Immerhin können die nachfolgenden Ziffergruppen eine allgemeine Orientirung bieten. Wir finden im Zeitraume zwischen 1877 und 1888 Folgendes.

1877—1888: Einfuhrswerte aus:

| | Maxima und Minima in Tausenden von H. T. | | |
|---|---|---|---|
| England (europ.) | 30.393 (1888) | und | 14.952 (1878) |
| Hongkong | 69.841 (1888) | „ | 27.445 (1878) |
| Indien | 26.819 (1881) | „ | 5.537 (1887) |
| Singapore und Straits-Settlements | 2.041 (1888) | „ | 834 (1879) |
| Australien | 533 (1887) | „ | 118 (1884) |
| Britisch-Amerika | 1.146 (1888) | „ | 28 (1886) |
| Vereinigte Staaten von Nord-Amerika | 4.647 (1886) | „ | 1.138 (1877) |
| Süd-Amerika | 95 (1878) | „ | — (seit 1880) |
| Europäischer Continent[1] | 2.954 (1888) | „ | 826 (1878) |
| Russland via Odessa | 292 (1888) | „ | — (1887 u. bis 1881) |
| Russische Mandschurei | 277 (1879) | „ | 113 (1881) |
| Corea (seit 1883) | 72 (1888) | „ | 11 (1883) |
| Japan | 5.774 (1888) | „ | 3.417 (1879) |
| Philippinen | 102 (1879) | „ | 19 (1882) |
| Cochinchina und Anam | 788 (1877) | „ | 104 (1880) |
| Siam | 430 (1877) | „ | 54 (1888) |
| Java und Sumatra | 158 (1880) | „ | 39 (1882) |
| Türkei, Egypten, Persien, Aden und Algier | 157 (1880) | „ | — (bis 1879) |

1877—1888: Ausfuhrwerte nach:

| | | | |
|---|---|---|---|
| England (europ.) | 27.824 (1880) | und | 16.483 (1887) |
| Hongkong | 33.552 (1888) | „ | 14.979 (1878) |
| Indien | 1.037 (1888) | „ | 374 (1878) |
| Singapore und Straits-Settlements | 1.352 (1888) | „ | 855 (1884) |
| Australien | 3.140 (1888) | „ | 1.613 (1883) |
| Süd-Afrika und Mauritius | 269 (1888) | „ | 58 (1886) |
| Britisch-Amerika | 265 (1888) | „ | — (1877–1879) |
| Vereinigte Staaten von Nord-Amerika | 10.222 (1881) | „ | 6.576 (1878) |
| Süd-Amerika | 12 (1884) | „ | — (1877, 1879—82, 87) |
| Europäischer Continent[1] | 12.945 (1888) | „ | 6.148 (1877) |

[1]) Mit Ausnahme von Russland.

| | Maxima und Minima in Tausenden von H. T. | | |
|---|---|---|---|
| Russland via Odessa ....... | 1.926 (1888) | und | 5.376 (1878) |
| Russland via Kiachta ....... | 5.704 (1887) | „ | 3.183 (1881) |
| Russische Mandschurei ...... | 707 (1888) | „ | 72 (1877) |
| Corea (seit 1883) ......... | 244 (1888) | „ | 2 (1883) |
| Japan .................... | 3.562 (1888) | „ | 1.122 (1886) |
| Philippinen .............. | 314 (1888) | „ | 149 (1879) |
| Cochinchina und Anam ..... | 155 (1884) | „ | 12 (1881) |
| Siam ..................... | 381 (1887) | „ | 63 (1881) |
| Java und Sumatra ......... | 511 (1878) | „ | 240 (1884) |
| Türkei, Egypten, Persien, Aden und Algier ............ | 361 (1885) | „ | 1 (1877) |

Mit ganz unbedeutenden Beträgen erscheinen in einzelnen Jahren die Sandwichs-Inseln betheiligt. Macao erscheint erst seit 1887 aufgeführt, und zwar mit Einfuhren von diesem Orte im Werte von 1365 und 3485, Ausfuhren dahin im Werte von 1.538 und 1.630 Tausenden von Taels.

Betrachten wir die Gesammthandelswerte — Ein- und Ausfuhren zusammengenommen — welche vom chinesischen Außenhandel auf die einzelnen Länder entfallen, so ergibt das Jahr 1888 folgendes Bild:

| | H. T. | H. T. |
|---|---|---|
| Europäisches Großbritannien ................ | 47,093 616 | |
| Hongkong ................................ | 103,392.264 | |
| Indien .................................. | 7,664.722 | |
| Singapore und Straits-Settlements ............ | 3,392.869 | |
| Süd-Afrika ............................... | 269.221 | |
| Britisch-Amerika ......................... | 1,411.760 | 163,164.452 |
| Europäischer Continent ohne Russland .................. | | 15,898.535 |
| Vereinigte Staaten von Nord-Amerika ......... .......... | | 12,108.275 |
| Japan ............................................... | | 9,336.970 |
| Russland, via Odessa ................. .... | 2,212.841 | |
| Russland, via Kiachta ...................... | 4,699.421 | |
| Russische Mandschurei ..................... | 883.303 | 7,801.565 |
| Macao ............................................... | | 5,114.184 |
| Java und Sumatra ..................................... | | 480.877 |
| Cochinchina, Anam und Tonking ........................ | | 441.352 |
| Siam ................................................ | | 411.661 |
| Türkei, Egypten, Persien, Algier und Aden ............... | | 417.378 |
| Philippinen .......................................... | | 382.651 |
| Corea ............................................... | | 316.878 |
| Süd-Amerika .......................................... | | 243 |
| Sandwichs-Inseln ..................................... | | 6 |

Um einen Überblick über die Warenmengen und Werte zu gewinnen, aus welchen sich diese Handelsbewegung zusammensetzt, wird es genügen, die wichtigsten Daten aus den zwei letzten Jahren zu geben, deren Statistik vollendet vorliegt. Diese Statistik zeigt bezüglich der Einfuhren fremder Güter:

1887

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Opium | 74.349 *Pic.* | im Werte von | 27,296.865 | H. T. |
| Baumwollwaren | — | " " " | 37,047.931 | " |
| Wollwaren | — | " " " | 5,424.561 | " |
| Metallwaren | — | " " " | 5,797.367 | " |

1888

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Opium | 82.401 P. | im Werte von | 32,330.506 | H. T. |
| Baumwollwaren | — | " " " | 44,437.525 | " |
| Wollwaren | — | " " " | 5,097.605 | " |
| Metallwaren | — | " " " | 6,887.123 | " |

Von den zahlreichen anderen, als »verschiedene Waren« subsummirten Gegenständen des Einfuhrhandels mögen noch die folgenden hier Platz finden, von welchen Gesammteinfuhren im Werte von nahe an oder über 1 Million H. T. stattfanden:

1887

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Reis | 1,944.250 P. | im Werte von | 2,755.654 | H. T. |
| Fische und Fischereiproducte | — | " " " | 1,940.778 | " |
| Petroleum | 12,015.135 G. | " " " | 1,364.793 | " |
| Kohle | 304.542 *t* | " " " | 1,818.577 | " |
| Rohe Baumwolle | 173.728 P. | " " " | 1,433.203 | " |
| Zündhölzchen | 2,276.863 Groß | " " " | 672.175 | " |
| Seegras und *Agar-Agar* | 428.035 P. | " " " | 969.010 | " |
| Bauholz | — | " " " | 585.347 | " |
| Ginseng | 3.179 " | " " " | 727.195 | " |
| Bêche de Mer | 35.574 " | " " " | 681.185 | " |

1888

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Reis | 7,132.211 P. | im Werte von | 9,633.829 | H. T. |
| Fische und Fischereiproducte | — | " " " | 2,637.132 | " |
| Petroleum | 16,613.090 G. | " " " | 2,219.332 | " |
| Kohle | 268.308 *t* | " " " | 1,657.164 | " |
| Rohe Baumwolle | 156.579 P. | " " " | 1,512.651 | " |
| Zündhölzchen | 3,195.389 Groß | " " " | 1,089.842 | " |
| Seegras und *Agar-Agar* | 491.605 P. | " " " | 1,054.744 | " |
| Bauholz | — | " " " | 938.506 | " |
| Ginseng | 2.438 " | " " " | 619.226 | " |
| Bêche de Mer | 32.198 " | " " " | 656.000 | " |

Unter den Artikeln der Ausfuhren überwiegen dem Werte nach die folgenden:

1887

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Thee, schwarz | 1,629.880 P. | im Werte von | 24,653.706 | H. T. |
| " grün | 184.681 " | " " " | 3,045.869 | " |
| " in Ziegeln | 331.281 " | " " " | 2,312.145 | " |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Seide, roh, weiß ..... | 59.589 P. | im | Werte | von | 18,139.990 | H. T. |
| " " gelb ..... | 7.104 " | " | " | " | 1,515.624 | " |
| " " *wild* ..... | 12.041 " | " | " | " | 1,083.830 | " |
| " " *refuse*.... | 59.745 " | " | " | " | 3,247.591 | " |
| Seidengewebe........ | 11.973 " | " | " | " | 6,384.059 | " |
| Porzellanwaren....... | — | " | " | " | 1,113.019 | " |
| Bekleidungswaren, chinesische .......... | — | " | " | " | 1,306.820 | " |
| Rohe Baumwolle ..... | — | " | " | " | 677.660 | " |
| Feuerwerksgegenstände | — | " | " | " | 1,109.384 | " |
| Papier ............. | — | " | " | " | 1,216.563 | " |
| Strohflechtwaren ..... | — | " | " | " | 3,738.310 | " |
| Zucker, braun ...... | 634.179 P. | " | " | " | 1,340.688 | " |
| " weiß........ | 113.475 " | " | " | " | 416.806 | " |
| Wolle ............. | 56.261 " | " | " | " | 460.093 | " |
| Thierhäute.......... | — | " | " | " | 828.206 | " |
| Obst .............. | — | " | " | " | 430.843 | " |

1888

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Thee, schwarz....... | 1,542.209 P. | im | Werte | von | 23,739.972 | H. T. |
| " grün......... | 209.377 " | " | " | " | 4,087.222 | " |
| " in Ziegeln .... | 412.641 " | " | " | " | 2,453.417 | " |
| Seide, roh, weiß..... | 54.703 " | " | " | " | 16,792.041 | " |
| " " gelb..... | 8.938 " | " | " | " | 1,916.109 | " |
| " " *wild*..... | 13.128 " | " | " | " | 1,360.881 | " |
| " " *refuse* ... | 53.825 " | " | " | " | 3,194.235 | " |
| Seidengewebe ....... | 14.181 " | " | " | " | 7,596.922 | " |
| Porzellanwaren ...... | — | " | " | " | 761.128 | " |
| Bekleidungswaren, chinesische .......... | — | " | " | " | 2,106.970 | " |
| Rohe Baumwolle ..... | — | " | " | " | 2,228 284 | " |
| Feuerwerksgegenstände | — | " | " | " | 1,213 057 | " |
| Papier............. | — | " | " | " | 1,650.298 | " |
| Strohflechtwaren ..... | — | " | " | " | 1,989.842 | " |
| Zucker, braun....... | 830.824 P. | " | " | " | 1,772.691 | " |
| " weiß........ | 159.826 " | " | " | " | 583.744 | " |
| Wolle ............. | 81.789 " | " | " | " | 653.995 | " |
| Thierhäute.......... | — | " | " | " | 922.343 | " |
| Obst .............. | — | " | " | " | 604.810 | " |

Wenn wir nach dem Range fragen, welchen die einzelnen chinesischen Vertragshäfen untereinander in der durch die bisherigen Angaben charakterisirten Handelsthätigkeit einnehmen, in Bezug auf die Wichtigkeit, auf den Umfang und die Bedeutung der in den einzelnen Handelshäfen vor sich gehenden commerziellen Transactionen, so bietet sich als Maßstab hiefür von selbst die Gesammthöhe der von den Zollbehörden erzielten Einnahmen an, welche sich in jedem Hafen aus den gleichartigen Einfuhrs- und Ausfuhrszöllen, den Schiffahrtsgebüren, den speciellen Steuern auf das Opium, aus Transitgebüren u. s. w. zusammensetzen.

Nach diesem Maßstabe beurtheilt, rangiren die 19 chinesischen Vertragshäfen wie folgt:

| | Zolleinnahmen im Jahre 1888 | | |
|---|---|---|---|
| 1. Shanghai | mit | 6,169.783 | H. T. |
| 2. Canton | „ | 2.508.291 | „ |
| 3. Foochow | „ | 2,262 486 | „ |
| 4. Hankow | „ | 2,103 434 | „ |
| 5. Swatow | „ | 1,427.822 | „ |
| 6. Amoy | „ | 1,210.222 | „ |
| 7. Ningpo | „ | 1,182.230 | „ |
| 8. Kinkiang | „ | 1,088.917 | „ |
| 9. Chinkiang | „ | 656.531 | „ |
| 10. Tamsui (mit Keelong) | „ | 598.383 | „ |
| 11. Tientsin | „ | 591.494 | „ |
| 12. Wuhu | „ | 521.248 | „ |
| 13. Takow (mit Taiwan) | „ | 404.205 | „ |
| 14. Newchwang | „ | 374.817 | „ |
| 15. Chefoo | „ | 317.436 | „ |
| 16. Pakhoi | „ | 289.794 | „ |
| 17. Ichang | „ | 189.397 | „ |
| 18. Kiungchow | „ | 189.337 | „ |
| 19. Wenchow | „ | 37.185 | „ |

Seit 1887 fungiren auch zwei Zollstationen, die eine zu Kowloon, die andere zu Lappa, welchen die Zollabfertigung chinesischer Fahrzeuge zukommt, welche von oder nach den fremden Freihäfen Hongkong und Macao gerichtet sind. Diese Zollstationen wiesen im Jahre 1888 die Summen von 635.926 und 468.942 H. T. als Erträgnis aus.

Die Zollerträgnisse, welche wir hier als Maßstab genommen haben, um den Rang der Vertragshäfen untereinander zu fixiren, basiren auf der ganzen Handelsbewegung, einschließlich des Zwischenhandels; fassen wir die directen Handelsbeziehungen dieser Häfen mit dem Auslande, rücksichtlich Ein- und Ausfuhr, allein ins Auge, so ergibt sich (nach den Resultaten des Jahres 1888) die folgende Rangordnung: 1. Shanghai, 2. Canton, 3. Foochow, 4. (*6.*)[1] Amoy, 5. Swatow, 6. (*11.*) Tientsin, 7. (*4.*) Hankow, 8. (*16.*) Pakhoi, 9. (*13.*) Takow (mit Taiwan), 10. Tamsui (mit Keelong), 11. (*18.*) Kiungchow, 12. (*15.*) Chefoo, 13. (*14.*) Newchwang, 14. (*9.*) Chinkiang, 15. (*7.*) Ningpo, 16. (*8.*) Kinkiang, 17. (*12.*) Wuhu, 18. (*19.*) Wenchow, 19. (*17.*) Ichang, welch letzterer Hafen, am weitesten stromaufwärts im Yangtsekiang gelegen, gar keine directen Beziehungen mit dem Auslande hat.

In geographischer Beziehung, nach ihrer Lage, kann man die Vertragshäfen in die folgenden Gruppen eintheilen:

---

[1]) Wir fügen in Klammern und Cursivziffern die differirende Rangsnummer bei, welche jeder Hafen in der obigen Classification, nach Gesammthandelsthätigkeit, einnimmt. Die Vergleichung beider Ziffern charakterisirt die vornehmlich vertheilende Thätigkeit der meisten Flusshäfen und solcher, die größere Gebiete allein zu versorgen haben (Pakhoi, Kiungchow) oder — wie Ningpo — Dependenzen naher Emporien (Shanghai) darstellen.

*a*) Die nördlichen Häfen, nämlich Newchwang, Tientsin und Chefoo.

Newchwang ist 13 englische Meilen von der Mündung des Liao-Flusses entfernt und ist der Vertragshafen für die mandschurische Provinz Shingking, welche jetzt, unter dem Einflusse rasch zunehmender chinesischer Colonisation, einen gewissen Aufschwung nimmt. Früher glich namentlich jener Theil der Mandschurei, in welchem Newchwang liegt, mehr einer Wildnis, als einem Lande, von welchem eine commerziell irgendwie belangreiche Zukunft erwartet werden durfte. Die Engländer waren auf den, bishin so gut als gänzlich unbekannten Platz von Newchwang aufmerksam geworden, als sie während des zweiten chinesischen Krieges die Bay von Ta-Lien-Wan, in relativer Nähe von Newchwang, temporär als Flottenstation wählen mussten und den Winter von 1859 auf 1860 zu Aufnahmen im Golf von Pechili und an den Küsten von Liantung und Shantung benützten. Die fremde Colonie, im Jahre 1861 gegründet, ist während der Wintermonate, infolge des Zufrierens des Flusses, von der Außenwelt völlig abgeschlossen. Das Klima von Newchwang gilt als gesund, und die Einwohnerzahl der Stadt wird auf 60.000 geschätzt. In commerzieller Beziehung ist hier die Ausfuhr von Bohnen und Bohnenkuchen nach den südlichen chinesischen Häfen von Bedeutung. Die Handelsbewegung von Newchwang erreichte in den letzten Jahren nachstehende Werte:

| Im Jahre | an Ausfuhren | an Einfuhren |
|---|---|---|
| 1884 | 1,133.848 £ | 1,014.862 £ |
| 1885 | 1,257.979 „ | 1,024.004 „ |
| 1886 | 1,244.813 „ | 1,120.520 „ |
| 1887 | 1,506.256 „ | 1,341.828 „ |
| 1888 | 1,338.580 „ | 1,007.315 „ |

Von den Ausfuhrswerten entfallen jährlich circa 800.000 £ auf den früher erwähnten Hauptartikel; von den Einfuhrswerten an 500.000 £ auf Baumwollenfabricate.

Der Schiffahrtsverkehr erhellt aus folgenden Daten über die ein- und ausgelaufenen Schiffe:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| im | Jahre | 1884 | 564 | Schiffe | mit | 375.970 | *t* | Gesammtgehalt |
| „ | „ | 1885 | 732 | „ | „ | 637.136 | „ | „ |
| „ | „ | 1886 | 502 | „ | „ | 320.628 | „ | „ |
| „ | „ | 1887 | 604 | „ | „ | 417.808 | „ | „ |
| „ | „ | 1888 | 614 | „ | „ | 421.050 | „ | „ |

Der Segelschiffahrt und der deutschen Flagge kommt ein namhafter Antheil an dieser Schiffsbewegung zu.

Tientsin, am Zusammenflusse des Kaisercanales und des Peiho gelegen, ist eine große Stadt, deren Einwohnerzahl mit 950.000 angegeben wird. Man kann Tientsin als den Seehafen der Reichshauptstadt ansehen, während Tungchow der Flusshafen Pekings ist. Der Zugang zu Tientsin wird an der Mündung des Peiho durch die starken Taku-Forts vertheidigt. Hier hatten die chinesischen Waffen den einzigen erfolgreichen Widerstand zu verzeichnen, dessen sie sich bisher gegen militärische Angriffe durch europäische Streitkräfte rühmen können.

Der Außenhandel von Tientsin ist ein bedeutender; dessen Werte betrugen:

| | an Ausfuhren | an Einfuhren |
|---|---|---|
| im Jahre 1885 | 859.583 £ | ? |
| „ „ 1886 | 1,264.223 „ | ? |
| „ „ 1887 | 1,035.460 „ | 3,214.342 £ |
| „ „ 1888 | 875.056 „ | 3,183.038 „ |

Außerdem nehmen noch bedeutende Handelswerte von hier aus ihren Weg über Kiachta nach dem russischen Norden.

Die Schiffahrtsbewegung im Hafen von Tientsin wird durch die folgenden Zifferngruppen gekennzeichnet:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | 471 | Schiffe | mit | 348.655 t | Gesammtgehalt | (ein- und ausgelaufen) |
| 1885 | 436 | „ | „ | 331.121 „ | „ | „ „ „ |
| 1886 | 526 | „ | „ | 339.438 „ | „ | „ „ „ |
| 1887 | 598 | „ | „ | 443.422 „ | „ | „ „ „ |
| 1888 | 570 | „ | „ | 437.630 „ | „ | „ „ „ |

Den Haupt-Ausfuhrsartikel von Tientsin bildet der Thee; diesem Artikel zunächst an Gesammtwert stehen Strohgeflechte. Baumwoll- und Wollwaren nehmen in der Einfuhr die erste Stelle ein.

Mit Chefoo, dem dritten Hafen der nördlichen Gruppe, welcher sowohl von NAUTILUS als von AURORA während der Stationirung dieser Schiffe in den ostasiatischen Gewässern berührt wurde, werden wir später noch Gelegenheit haben, uns zu befassen.

*b*) Die Yangtsekiang-Häfen, welche dem Verkehre geöffnet sind, nämlich: Chingkiang (von Sr. M. Schiff AURORA besucht), dann Wuhu, Kiukiang, Hankow und Ichang.

Über die Handels- und Schiffahrtsbewegung dieser Häfen des großen Stromes orientiren die folgenden Angaben.

Wuhu. — Dieser Ort genießt mehr als irgend ein anderer Yangtsekiang-Hafen den Vortheil zahlreicher und vorzüglicher Wasserstraßen, welche ihn mit den umliegenden Landschaften verbinden. Es erreichten

| | die Werte der Ausfuhren | die Werte der Einfuhren |
|---|---|---|
| im Jahre 1886 | 893.530 £ | 1,103.927 £ |
| „ „ 1887 | 483.339 „ | 925 876 „ |
| „ „ 1888 | 472.623 „ | 852.721 „ |

Directer Handel zwischen Wuhu und fremden Häfen findet nicht statt. Die Einfuhren kommen von Shanghai; nach diesem und anderen chinesischen Häfen richten sich auch die Ausfuhren chinesischer Artikel von Wuhu.

Schiffsbewegung in Wuhu:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1886 | 1.088 | Schiffe | von | 915.917 t | Ges.-Geh. | eingelaufen |
| „ „ 1887 | 1.172 | „ | „ | 870.514 „ | „ | „ |
| „ „ 1888 | 1.138 | „ | „ | 879.164 „ | „ | „ |

Etwa 250 Schiffe von ca. 20.000 *t* Gesammtgehalt gehören hievon jährlich der Segelschiffahrt an.

Kinkiang. — Diese Stadt war im Jahre 1853 von den Taipings gänzlich zerstört worden; erst seit der Eröffnung für den fremden Handel begann der Ort sich wieder langsam zu erholen. Die Nähe ergiebiger Thee-districte, zu welchen bequeme Wasserwege führen, bestimmt die Handelsthätigkeit von Kinkiang.

| | Wert der | | |
|---|---|---|---|
| | fremden | chinesischen | chinesischen |
| | Einfuhren | | Ausfuhren |
| im Jahre 1886 | 707.516 | 199.528 | 1,769.679 £ |
| „ „ 1887 | 777.218 | 274.153 | 1,368.338 „ |
| „ „ 1888 | 845.732 | 248.842 | 1,485.135 „ |

Schiffahrtsbewegung:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1887 | 812 Schiffe | von 806.814 *t* Ges.-Geh. | eingelaufen |
| „ „ 1888 | 818 „ | „ 809.393 „ „ | „ |

Etwa 50 Schiffe mit 9000 *t* jährlich sind hievon Segelschiffe (sogenannte Lorchas).

Hankow. — Die unmittelbare Nähe mehrerer bedeutender Städte, u. a. Wuchang-fu, Hauptstadt der Provinz Hupeh, gibt Hankow, bis wohin große Seeschiffe vordringen können, eine besonders günstige Handelsstellung. Die Fremdenniederlassung von Hankow gilt als eine der schönsten und bestangelegten in ganz China. Die Bevölkerungszahl von Hankow wird mit 700.000 angegeben.

Handelswerte:

| | | Ausfuhren | Einfuhren |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 5,628.197 | 6,830.361 £ |
| „ „ | 1886 | 5,956.096 | 6,069.626 „ |
| „ „ | 1887 | 4,316.145 | 5,850.147 „ |
| „ „ | 1888 | 4,645.733 | 6,090.591 „ |

Der Thee nimmt in weitaus überwiegender Weise die erste Stelle in den Ausfuhren ein.

Schiffahrtsbewegung:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 558 Schiffe von | 419.279 *t* Ges.-Geh. | eingelaufen |
| „ „ 1886 | 670 „ „ | 490.523 „ „ | „ |
| „ „ 1887 [1] | 483 Dampfer von | 433.864 „ „ | „ |
| „ „ 1888 [1] | 490 „ „ | 431.846 „ „ | „ |

Ichang. — Dieser Hafen bildet den äußersten Punkt, bis zu welchem der Yangtsekiang mit Dampfern und größeren Fahrzeugen überhaupt befahren werden kann. Das Fahrwasser ist hier sehr ungünstig, indem das plötzliche und abnorme Steigen und Fallen des Wasserstandes selbst für kleinere Fahr-

[1] Für 1887 und 1888 fehlen uns summarische Daten über die Schiffahrtsbewegung in Hankow.

zenge manche Gefahren mit sich bringt. Der Schiffsverkehr beschränkt sich demnach auch auf die Fahrten weniger Dampfer zwischen Ichang und Hankow. Wichtig für Ichang ist die Nähe des etwa 70 (engl.) Meilen stromabwärts gelegenen bedentenden Ortes Sha-shih (s. o.), einem Knotenpunkte an mehreren Wasserstraßen, welcher zu einem Entrepôt von Gütern und Producten im Verkehre zwischen den Provinzen von Honan und Szechuen geworden ist.

Handelswerte.

| | | Ausfuhren | Einfuhren |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 353.292 £ | 467.286 £ |
| " " | 1886 | 466.299 " | 389.117 " |
| " " | 1887 | 526.515 " | 584.228 " |

Hier ist Seide der Hauptartikel der Ausfuhren.

Schiffahrtsbewegung:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 44 | Schiffe | mit | 12.632 t | Ges.-Geh. eingelaufen |
| " " | 1886 | 48 | " | " | 11.304 " | " " |
| " " | 1887 | 56 | " | " | 18.577 " | " " |

c) Die mittleren Häfen. Zu dieser Gruppe rechnen wir das große Handelsemporinm Shanghai, dann Ningpo nnd Foochow (über welche wir an geeigneter Stelle zu sprechen haben werden) und Wenchow. Auch die auf Formosa dem fremden Handel geöffneten Häfen können zu dieser Gruppe gerechnet werden.

Wenchow, zwischen den schon seit dem Nangkinger Frieden eröffneten Häfen von Amoy und Foochow situirt, hat es bisher zn keiner besonderen commerziellen Bedeutung zu bringen vermocht, soweit der fremde Handel in Betracht kommt. Dazu trägt auch die Thatsache bei, dass nur Schiffe von einem geringeren Tiefgange als 10′ bis in die unmittelbare Nähe der Stadt gelangen können, während die andern auf 4—5 Meilen vor derselben ankern müssen.

Handelswerte:

| | | Ausfuhren | Einfuhren |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 25.490 £ | 116.757 £ |
| " " | 1888 | 22.780 " | 141.417 " |

Schiffahrtsbewegung:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 38 | Schiffe | mit | 21.021 t | Ges.-Geh. eingelaufen |
| " " | 1888 | 47 | " | " | 13.467 " | " " |

Directe Einfuhr sowohl als Ausfuhr findet nur in sehr geringem Maße statt, und Wenchow stellt sich sonach als Zwischenhafen dar.

Von den auf der Insel Formosa dem fremden Handel zugänglichen Punkten: Tamsui und Keelong im Norden, Takow (Takao) nnd Taiwan im Süden, mögen an dieser Stelle vorerst nur die folgenden Daten über den Handel von Taiwan, der von 250.000 Einwohnern bevölkerten Hauptstadt dieser (bei den Chinesen gleichnamigen) Insel, Platz finden, welcher Handel über

den kleinen Hafenort Takow, und in neuerer Zeit auch über Anping, stattfindet. Letztgenannter Ort liegt an einer offenen Rhede, welche mit Taiwan (Taiwanfoo) durch einen Canal in Verbindung steht.

Handelsbewegung von Taiwan:

| | Ausfuhrswerte | Einfuhrswerte |
|---|---|---|
| im Jahre 1885 | 269.615 £ | 350.054 £ |
| „ „ 1886 | 268.500 „ | 377.406 „ |
| „ „ 1887 | 297.760 „ | 399.547 „ |
| „ „ 1888 | 346.286 „ | 334.472 „ |

Zucker ist der überwiegend bedeutendste Ausfuhrsartikel, und es nimmt derselbe seinen Weg zumeist nach den Raffinerien von Hongkong.

Schiffahrtsbewegung:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1885 | 107 Schiffe | mit 49.366 t | Ges.-Geh. | eingelaufen |
| „ „ 1886 | 96 „ | „ 51.975 „ | „ | „ |
| „ „ 1887 | 105 „ | „ 52.075 „ | „ | „ |
| „ „ 1888 | 99 „ | „ 54.581 „ | „ | „ |

Unter diesen Schiffen sind durchschnittlich 50 mit etwa 20.000 t jährlich, Segelschiffe.

*d*) Die Gruppe der südlichen Häfen begreift: Amoy, Swatow, Canton, Pakhoi, und endlich Kiungchow auf Hainan.

Die drei erstgenannten Häfen werden später eigens zur Besprechung gelangen; über die beiden anderen mögen folgende kurze Daten hier Platz finden.

Pakhoi liegt am nordöstlichen Ende des Golfes von Tonking, in jenem Küstenstreifen der Provinz Kuangtung, welche die Nachbarprovinz Kuangsi vom Meere trennt. Die Eröffnung dieses Hafens (durch die Convention von Chefoo im Jahre 1876) geschah auf den Wunsch der Handelskammer von Hongkong, ähnlich wie die Eröffnung der Yangtsekiang-Häfen Ichang und Wuhu auf das Andrängen der Handelskammer von Shanghai zurückzuführen ist. Der ausgebreitete Handel dieses Ortes mit dem Hinterlande und den Provinzen Yünnan, Kweichau und Kuangsi einerseits, mit Hainan, Macao, Canton, Hongkong, Swatow und selbst Shanghai andererseits ließ erwarten, dass auch für den europäischen Handel sich hier ein ergiebiger Boden finden lassen würde. Die nachfolgenden Daten charakterisiren den Umfang, in welchem bisher diese Erwartungen sich erfüllt haben; die weitere Entwicklung der Handelsthätigkeit von Pakhoi wird von der Theilnahme der tonkinesischen Häfen Hanoi und Haiphong abhängen, noch mehr aber vielleicht davon, ob die Producte der Provinz Kuangsi sich dem neueröffneten Markte in größerem Maßstabe als bisher zuwenden, und den gewohnten Weg über den Fluss Sikiang hinab nach Canton, Macao und Hongkong aufgeben werden.

Handelsbewegung von Pakhoi:

| | Ausfuhrswerte | Einfuhrswerte |
|---|---|---|
| im Jahre 1886 | 265.564 £ | 479.408 £ |
| „ „ 1887 | 211.652 „ | 791.302 „ |
| „ „ 1888 | 234.320 „ | 786.673 „ |

Schiffsbewegung:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1886 | 163 Schiffe | mit | 59.867 t | Ges.-Geh. eingelaufen |
| " " | 1887 | 126 " | " | 43.283 " | " " |
| " " | 1888 | 137 " | " | 50.313 " | " " |

Die Segelschiffahrt hat keinen Antheil an dieser Schiffsbewegung im Hafen von Pakhoi.

Kinngchow anf Hainan. Der Hafen dieses seit 1876 eröffneten Handelsplatzes ist Hoihn, etwa $3^1/_2$ Seemeilen von Kinngchow entfernt. Die nngeschützte Rhede vor der Mündung des Flnsses, an welchem Hoihu liegt, ist häufig von Typhonen heimgesucht; das Klima ist ungünstig, und es fehlt hier an gesnndem Wasser. Trotz dieser ungünstigen Verhältnisse hat hier der Handel schon einen Umfang erreicht, welcher jenen von Pakhoi übersteigt.

Es erreichten nämlich die Werte

| | der Ausfuhren | der Einfuhren |
|---|---|---|
| im Jahre 1885 | 346.187 £ | 404.902 £ |
| " " 1886 | 315.769 " | 439.601 " |
| " " 1887 | 318.454 " | 417.364 " |
| " " 1888 | 285.452 " | 378.146 " |

Schiffahrtsbewegung:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1886 | 358 Schiffe | mit | 145.679 t | Ges.-Geh. eingelaufen |
| " " | 1887 | 342 " | " | 143.139 " | " " |
| " " | 1888 | 335 " | " | 148.852 " | " " |

Hauptgegenstände der Ansfuhren sind Prodncte der auf Hainan blühenden Landwirtschaft und Viehzncht. —

Wir haben geglaubt, die vorstehenden allgemeinen Daten über Handel nnd Schiffahrt jener Häfen hier einflechten zu sollen, über welche nns keinerlei Berichte der Commandanten S. M. Schiffe NAUTILUS nnd AURORA vorliegen, um dem Leser die Vergleichung mit den analogen Daten über die von diesen Schiffen besuchten, später zn näherer Besprechnng gelangenden chinesischen Vertragshäfen bis zn einem gewissen Grade zu ermöglichen. Bevor wir aber zur erwähnten Besprechnng der Häfen von Canton, Swatow, Amoy, Tamsui, Foochow, Ningpo, Shanghai, Chingkiang nnd Chefoo übergehen, sei noch Einiges der Betrachtnng unterzogen, was für die Verhältnisse des Handels in den chinesischen Vertragshäfen charakteristisch, oder von allgemeinem Interesse ist.

Vor allem dürfte es angezeigt sein, die Verhältnisse des Maß-, Gewichts- und Geldwesens in Kürze zu erwähnen. — Die Verwirrung, welche in dieser Beziehung in China herrscht — soweit Geschäftsabwickelungen der Chinesen nnter einander in Betracht kommen — ist allerdings eine weitreichende nnd regt, im Zusammenhalte mit dem so sehr entwickelten nnd alle Volksclassen durchdringenden Handelsgeiste der Chinesen, zn eigenthümlichen Betrachtnngen an. Aber diese Verwirrnng hat auf die Transactionen des fremden Handels wenig störenden Einfluss, denn hier treten die Bestimmnngen der Verträge, auf welche dieser Handel basirt ist, regelnd ein, soweit Maße und Gewichte in Betracht kommen. Der chinesische Fuß — Tschih — nach dem Decimal-

system in 10 Tsun oder 100 Fen getheilt (10 Tschih gehen einen Tschang), ist nach dem österreichisch-ungarischen Vertrage = 13 Zoll 5 Linien oder 355 *mm*, nach dem englischen Vertrage = 14·1 englische Zoll, nach dem deutschen Vertrage = 13 Zoll 7 Linien preußischen Maßes u. s. w. Für Entfernungen gilt das Li = 360 Pu = 556·5 *m*; für Landmaß das Mow = 6·13 *a*; für Cubikmaß ist der Scheng = 1·031 *l* eingeführt, doch vermeidet der Chinese, wo nur irgend thunlich, die Anwendung des Raum- und Hohlmaßes, und gibt dem Handel nach dem Gewichte den Vorzug. Bei dem zur Anwendung gebrachten Gewichtsmaße wird für die Zolltarifberechnung und für die Handelsgeschäfte der Fremden mit Chinesen die Unterscheidung gemacht, ob es sich um minder wertvolle oder wertvollere Waren handelt. Im ersteren Falle gilt das Tschin oder Catty als Einheitsgewicht. Dieses entspricht 604·53 *g*; 100 Catties gehen 1 Picul = 60·453 *kg* ($133^1/_3$ ℔ avoir du poids). Im Falle es sich um wertvollere Gegenstände handelt, wird der Tael = 37·783 *g* (nahezu $^1/_{16}$ Tschin) als Einheitsgewicht angesehen, und in 10 Tsien = 100 Fön = 1000 Li getheilt.

Viel complicirter gestalten sich für den fremden Handel die Geld- und Währungsverhältnisse. China besitzt noch immer keine geprägten Gold- oder Silbermünzen, welche eine gewisse staatliche Garantie für ihren Wert genießen würden. Es gibt allerdings eine einheitliche (ideale, nicht körperlich vorhandene) Rechnungsmünze, den Tael, nämlich das Quantum Silber im Gewichte eines Taels, eine Einheit, welche bei allen finanziellen und commerziellen Transactionen zu Grunde gelegt wird. Die Silberbarren (sogenannte *shoes*, gewöhnlich im Gewichte von 50 Taels), welche zu größeren Zahlungen Verwendung finden, tragen den Stempel einer Bank, welche damit für das Gewicht und den Feingehalt der Barren garantirt. Kleinere Zahlungen geschehen mit ungestempelten Silberstücken, und bei jeder Zahlung wird die gegebene Silbermenge nachgewogen. Der Feingehalt aber, welcher den Silberbarren gegeben wird, ist an den verschiedenen Bankplätzen ein verschiedener. Auf ein und demselben Handelsplatze sind die immerhin auch bestehenden Unterschiede in dem Feingehalte der Barren verschiedener Banken doch im allgemeinen so geringe, dass der Wert des Taels ein und desselben Ortes als einheitlich betrachtet werden kann und auch wirklich so betrachtet wird. Wenn man vom Canton-Tael, Shanghai-Tael u. s. w. spricht, so ist damit der Feingehalt des betreffenden Taels ausgedrückt. Die chinesische Regierung hat sich gezwungen gesehen, um Streitigkeiten aus dem Wege zu gehen, für die Zollbemessungen einen eigenen Tael zu schaffen, dessen Feingehalt in den Verträgen festgestellt wurde. Es ist dies der Haikwan-Tael von $^{999}/_{1000}$ Gehalt an Feinsilber. Dieser Haikwan-Tael steht in folgendem Wertverhältnisse zu den wichtigeren der vielen verschiedenen Arten von Taels: 100 Haikwan-Taels sind = 111·40 Shanghai-Taels = 105·0 Hangping-(Tientsin-)Taels = 108·75 Yangli-(Hankow-)Taels = 100·1 Canton-Taels. Der mexikanische Dollar, welcher hauptsächlich in den südlichen Vertragshäfen cursirt, wird theils als Münze, theils nach dem Gewichte bewertet und zeigt gegen den Tael häufig Coursschwankungen: so z. B. bewegte sich im Jahre 1883 der Wert von 100 solchen Dollars zwischen 72·26 und 73·84 Shanghai-Taels. Die metallenen *Cashs* sind bekanntlich das einzige gemünzte Geld Chinas, und je nach Beschaffenheit und Herkunft fluctuiren auch ihre Werte; durchschnittlich gehen 1000 solcher Cashs oder „Tung-tschien“ auf den Tael.

In diese — genügend verworrenen — Verhältnisse der verschiedenen Arten von Rechnungseinheiten spielt nun noch seit einer Reihe von Jahren der Einfluss in weiters störender Weise hinein, welcher durch das schwankende Verhältnis des Silberwertes zum Goldwerte, und das relative Sinken des ersteren hervorgebracht wird. In wie bedeutendem Maße diese Änderungen statthatten, möge durch die folgenden Angaben beleuchtet werden, welche die Jahresdurchschnitte der Werte des Haikwan-Taels gegen die englische Goldwährung, oder richtiger, diese Werte nach den Londoner Silberpreisen darstellen.

Das kaiserliche Inspectorat der fremden Zölle, welches (in einer für die Wiener Weltausstellung 1873 gemachten statistischen Arbeit) den Durchschnittswert des Haikwan-Taels für die Periode von 1863—1872 mit $^{1}/_{3}$ £ = $^{25}/_{3}$ Francs = $^{10}/_{3}$ österreichische Silber- (damals identisch mit Gold-) Gulden aufstellen konnte, gibt in seinem Jahresberichte über das Jahr 1888 die folgende Zusammenstellung der Jahresdurchschnittswerte für den Haikwan Tael:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1868 | 6 sh. | 5 d. | 1879 | 5 sh. | $7^{1}/_{4}$ d. |
| 1869 | 6 „ | $7^{3}/_{4}$ „ | 1880 | 5 „ | $9^{1}/_{4}$ „ |
| 1870 | 6 „ | $6^{1}/_{2}$ „ | 1881 | 5 „ | $6^{1}/_{2}$ „ |
| 1871 | 6 „ | 6 „ | 1882 | 5 „ | $8^{1}/_{2}$ „ |
| 1872 | 6 „ | $7^{3}/_{4}$ „ | 1883 | 5 „ | $7^{1}/_{4}$ „ |
| 1873 | 6 „ | 5 „ | 1884 | 5 „ | 7 „ |
| 1874 | 6 „ | 4 „ | 1885 | 5 „ | $3^{1}/_{2}$ „ |
| 1875 | 6 „ | 2 „ | 1886 | 5 „ | — „ |
| 1876 | 5 „ | $11^{1}/_{2}$ „ | 1887 | 4 „ | $10^{1}/_{4}$ „ |
| 1877 | 6 „ | — „ | 1888 | 4 „ | $8^{1}/_{2}$ „ |
| 1878 | 5 „ | $11^{1}/_{2}$ „ | | | |

Es ist leicht zu ermessen, dass die hier nur kurz angedeuteten, in China bestehenden Verhältnisse der Währung, jede Calculation im Handelsverkehre mit diesem Lande bedeutend erschweren müssen, sowie, dass die Schwankungen im Werte der Zahlungseinheit im Zusammenhalte mit den großen Zeiträumen, welche zwischen Bestellung, Lieferung und endlicher Bezahlung durch die große Entfernung bedingt sind, dahin wirken müssen, dass beinahe jedes, und sei es auch noch so reelle Warengeschäft, von einer gleichzeitigen Speculation hinsichtlich des Geldwertes kaum getrennt gedacht werden kann.

Eine eingehende Kenntnis der praktischen Gestaltung des commerziellen Wesens in den chinesischen Hafenplätzen wird — zum Theile auch durch die eben angedeuteten Schwierigkeiten — zu einer ganz unerlässlichen Vorbedingung für jeden, der mit diesem unermesslichen Handelsgebiete in gewinnbringende Verbindung treten will. Um zu versuchen, eine allgemeine, die wichtigsten Grundzüge dieser praktischen Gestaltung charakterisirende Übersicht des geschäftlichen Wesens in den chinesischen Handelshäfen zu geben, wollen wir nun dem Inhalte des Berichtes folgen, welchen Linienschiffskapitän Müller, die von ihm erhaltenen Informationen zusammenfassend, im Februar 1888 vom Bord S. M. Schiffes AURORA aus erstattet hat, welcher Bericht in seinem weiteren Verlaufe auch Andeutungen gibt, in welchen Handelsartikeln eine weitere Betheiligung des Handels und der Industrie unserer Monarchie an den ansehnlichen Gewinnen gefördert werden könnte, welche in China,

trotz schärfster Concurrenz, im ganzen und großen doch noch immer gemacht werden.

Die großen fremden Handlungshäuser in den chinesischen Hafenplätzen (und Hongkong) sind zumeist in den Hauptplätzen Hongkong und Shanghai sowohl, als auch in den anderen chinesischen Vertragshäfen und Handelsplätzen, und zwar in den letzteren durch Zweiganstalten oder Agentien vertreten. Diese Thatsache, sowie der Umstand, dass Shanghai für den Norden, Hongkong für den Süden eine hervorragende Bedeutung als Stapelplätze haben, verleihen dem fremden Handel in China das Gepräge einer gewissen Concentration. Mit den chinesischen Kaufleuten verhandeln alle diese fremden Firmen und ihre Zweiganstalten ausschließlich durch Vermittlung ihrer *Compradores*, der unentbehrlichen chinesischen Vermittler, welche mit eigenem Comptoir und Personale in der Firma eine überaus wichtige Stellung einnehmen, die zwar dem Wesen nach auf Vertrauen beruht, aber doch meistens eine durch bedeutende Fonds unterstützte materielle Haftung gegenüber der Firma mit sich bringt. Alle großen Firmen betreiben Export, Import und das Verschiffungsgeschäft. Während der erstere Geschäftszweig in directerer Weise erfolgt, ist für den Import nach China, soweit es sich nicht um einfache Consignationen, also um das Commissionsgeschäft handelt, die Thätigkeit der eigenen europäischen Stammhäuser, europäischer Zweiganstalten oder doch eigener Agenten unerlässlich. Es ist dies hauptsächlich dadurch begründet, dass bei den für die Rechnung des Importeurs zu entrirenden Geschäften — feste Ordres, Indente u. s. w. — der Absendung der europäischen Ware eine genaue Prüfung derselben durch die mit den chinesischen Platzverhältnissen genau bekannten Agenten u. s. w. selbst dann vorangehen muss, wenn es sich um die Erzeugnisse der besten und bewährtesten soliden Fabrikanten und Producenten handelt. Scheinbar geringfügige Mängel und Versehen an der Ware können eben dann noch vor der Absendung derselben behoben werden, während solche Versehen oder Mängel sonst zu bedeutenden Verlusten führen könnten, da die chinesischen Abnehmer stets geneigt sind, solche Fehler bei Übernahme der Ware auf das Rücksichtsloseste auszubeuten. An eine Rücksendung der Ware ist natürlicherweise wegen der großen Entfernung und der hiedurch bedingten Zeitverluste und Kosten nie zu denken. Es wird demnach als ein erfahrungsgemäßig feststehendes Axiom betrachtet, dass für den erfolgreichen Import nach China die Thätigkeit europäischer Filialen, oder rühriger und geschickter Agenten unerlässlich ist.

Insoweit der Einfuhrehandel in Betracht kommt, ist neben dem Großhandel, welcher sich auf die Abnahmsfähigkeit der chinesischen Groß- und Detailhändler stützt, auch noch jener Detailhandel erwähnenswert, welcher die Bedürfnisse der in den größeren Häfen lebenden Europäer, der Schiffe u. s. w. zur Grundlage hat. Natürlicherweise sind die Summen, welche durch diese letzteren Handelszweige in Umsatz gebracht werden, sehr geringe im Vergleiche zu jenen des eigentlichen, großhändlerischen Importes. Auch diese Detailgeschäfte können aber ständiger Vertreter oder Agenten in Europa nicht gut entrathen; größere Consumartikel, wie Petroleum, Conserven, Spirituosen, werden allerdings auch durch die Großhandlungshäuser importirt, und von diesen an die mehrerwähnten Detailgeschäfte abgegeben.

Der große Import, welcher auf die Abnahme seiner Artikel durch die Eingeborenen, durch Vermittlung des Detailhandels, angewiesen ist, hat vor allem mit der Thatsache zu rechnen, dass China im ganzen und großen eine

Production besitzt, welche für die Bedürfnisse der Bevölkerung ausreichend genannt werden kann; der Import kann also nur insoweit bestehen, als man Artikel auf den Markt bringen kann, welche die Chinesen nach gleicher Qualität und zu gleichen Preisen selbst zu erzeugen bis jetzt nicht imstande sind. Im allgemeinen kommt wohl die Billigkeit der Preise — wie sie die von Maschinen unterstützte Industrie des Westens erzielen kann — vor allem in Betracht; doch ist der Chinese zugleich ein sehr guter Warenkenner, und würdigt neben dem Preise auch die Qualität der Ware, soferne der Preis nicht über die Kräfte der Classe hinausgeht, für welche die Ware berechnet ist. Billige Imitationen, auch wenn sie zu keiner absichtlichen Täuschung rücksichtlich der Fabriks- oder Handelsmarke ihre unzulässige Zuflucht nehmen, erzielen demnach meistens guten Absatz, doch erobern sie sich kaum einen dauernden Markt. Im allgemeinen ergeben die Erfahrungen Folgendes. Ganz geringe Ware ist kaum verkäuflich; etwas bessere und gute Mittelware ist vorzugsweise und in großen Quantitäten an den Mann zu bringen; gute Ware nur in beschränkten Mengen absatzfähig; außergewöhnlich gute Ware ist nur gelegentlich und stets nur in geringen Mengen verkäuflich, weil man rücksichtlich derselben auf den Consum der Fremden angewiesen ist.

Die meisten Waren werden von den Importeuren für eigene Rechnung bezogen; doch kommt es vor, und zwar am häufigsten bei den sogenannten *Piece-Goods* — Stückgütern — dass die Producenten gegen festen Kauf ein gewisses Quantum ihrer Ware consigniren. Bei vielen Artikeln zieht man es — eben wegen der oben erwähnten schwankenden Geldverhältnisse — vor, auf der sogenannten Indentbasis [1]) zu arbeiten, so dass der Producent, beziehungsweise der vermittelnde Agent den Zahlungscours schon in Europa zu sichern hat, und gegen die Factura, abzüglich der Spesen, Commissionen u. s. w., 60—90tägige Tratten gezogen werden.

Den chinesischen Kaufleuten, welche die importirte Ware abnehmen, wird im allgemeinen kein Credit gewährt; doch macht man Ausnahmen, und in diesem Falle ist es der *Comprador*, welcher die Garantie für die gestundeten Summen übernimmt. Die Bezahlung der abgenommenen Ware seitens der Chinesen geschieht durch Anweisungen von fünf, selten von zehn Tagen Verfallszeit, auf chinesische Banken; diesen Banken können die Anweisungen zum Accept vorgelegt werden. Solche acceptirte Anweisungen werden dann von den verschiedenen europäischen Banken an den chinesischen Plätzen escomptirt, aber es ist bezeichnend, dass diese Escomptirung nur unter der Garantie des Begebers, also gewissermaßen auf seine Gefahr hin, erfolgt.

Die ortsgebräuchlichen Verkaufsbedingungen für die Mehrzahl der Importgegenstände in den Hauptplätzen Hongkong und Shanghai fasst Linienschiffskapitän Müller folgendermaßen zusammen.

Abnahme der Ware binnen eines Monates nach Verkauf-, oder Ankunftsdatum der Ware, wenn selbe schwimmend verkauft oder contrahirt wurde — aus dem Speicher des Verkäufers oder von dem *Wharf* — den öffentlichen Speichern, nach Wahl des Käufers; bei Tuchen, Anilinfarben, Metallwaren

[1]) Indent-Geschäfte: Verträge, welche die im Auslande domicilirten europäischen Handels- und Warenhäuser mit Eingebornen über europäische Waren abschließen, die sie zu einem im Voraus bestimmten, in der Landesmünze festgesetzten Preise, diesen zu liefern versprechen. (L. Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute. 31. Aufl., II. pag. 404.

und sämmtlichen kleineren Artikeln muss jedoch eine dreimonatliche Ablieferungsfrist, beziehungsweise Übernahmsfrist zugestanden werden. Diese Fristen werden aber sehr oft von den Chinesen nicht eingehalten; und obgleich der Verkäufer in diesem Falle berechtigt ist, volle Zinsen, Lagermiete und Assecuranzprämie zur Vergütung zu beanspruchen, so kann man — namentlich wenn der Markt ungünstig gestaltet ist — auf diesen Vergütungen nicht bestehen, wenn man nicht seine Abnehmer verlieren und in den Ruf der Unbilligkeit kommen will. Unbedingt aber muss jeder Verkäufer dem Abnehmer die gleichen Nachsichten zutheil werden lassen, wie die mit ihm concurrirenden Firmen, und mit Rücksicht auf die stets schärfer werdende Concurrenz der fremden Firmen untereinander kann man sagen, dass die Ortsgebräuche bezüglich der Ablieferungsfristen eigentlich nur noch dem Namen nach bestehen.

Besondere Contractsformularien für Kaufs- und Verkaufsgeschäfte bestehen nicht. Der Chinese zeichnet die Ordre im Ordrebuch und die Verkaufscontracte im Verkaufsbuch der fremden Firma, auf guten Glauben hin, dass sie das enthalten, was man ihm sagt. Alle in den Contracten unerledigt gebliebenen Punkte unterliegen der Behandlung nach dem Ortsgebrauche. Das Recht, von dem Chinesen Anzahlungen von 5% der ins Spiel kommenden Summe zu fordern, wird meist nur bei den ersten zwei oder drei zum Abschlusse kommenden Geschäften ausgeübt; auch hier ist es die Concurrenz, welche das Abkommen von diesem Gebrauche bewirkt hat, der gegenwärtig meist nur bei kleinen Abschlüssen und gegen kleinere Kaufleute aufrecht erhalten wird.

Die Finanzirung seitens der Verschiffer in Europa geschieht meistens in der Weise, dass eine der Banken Tratten von 90 Tagen Sicht auf den Importeur zieht, wo dann die Verladungsdocumente gegen Bezahlung der Tratte ausgeliefert werden. Die Tratten lauten auf Sterling oder Taels, zum Sichtcourse auf London am Tage der Bezahlung, zuzüglich 7% Zinsen vom Ausstellungstage bis zum Tage, an welchem voraussichtlich die Rimesse in London eintrifft.

Ein anderer Modus ist die Bestellung eines Credites bei Firmen oder Banken in Europa, welche die Tratten der Fabrikanten oder Verkäufer auf 6 Monate Sicht acceptiren und die Ware an die Ordre des Importeurs hinaussenden, der ihnen Rimesse macht, so dass dieselbe vor Ablauf der Tratte in den Händen des Creditgebers ist. Diese beiden Arten der Finanzirung kommen bei festen Ordres und bevorschussten Indents- und Consignationssendungen in Betracht; bei vorschussfreien Indents oder Consignationen erfolgt jedoch die Rimesse gleichzeitig mit der Abrechnung, entweder durch Anweisung auf europäische Geschäftsfreunde oder durch Sicht 30 Tage oder 4 Monate Wechsel auf London.

Auf die Besprechung jener Einfuhrswaaren übergehend, in welchen eine lohnende Concurrenz seitens der Industrien Oesterreichs und Ungarns erwartet werden könnte, bemerkt Linienschiffskapitän Müller Folgendes.

Tuch. An Tuchen werden hauptsächlich eingeführt: 1. *Medium cloths*, 70—72 engl. Zoll; 2. *Broad cloths*, 72—74 engl. Zoll; 3. *Russian cloths*; 4. *Spanish stripes*; 5. *Koeper* (Flanelle, verschiedene Weiten in $^1/_4$ bis $^1/_2$ Wolle); 6. *Union cloths*, halbwollene Tuche in 72 engl. Zoll Breite. Alles glattgeschorene Tuche in allen Preislagen. Die beliebteste Farbe ist dunkelblau, daneben geht auch hellblau (gentian) und scharlachroth (volles Roth,

nicht gelblich) und kleine Quantitäten in anderen Farhen, braun und neutralgrau ausgenommen.

Die übliche Packung ist: *Medium cloths* 6 Stück per Kiste, *Broad cloths* 6 Stück per Kiste, *Russian cloths* 10 Stück per Kiste, *Spanish stripes* 24 Stück per Kiste, *Koeper* 10 Stück per Kiste, *Union cloths* 6 Stück per Kiste, und zwar beinahe durchaus in Zink und Holz, selten in Ballen (Segeltuch und Öltuch).

Die Preise bewegen sich im allgemeinen in folgenden Grenzen:

| | |
|---|---|
| *Medium* und *Broad cloths*........... | 55 cand. bis 1·50 Taels p. Yard |
| *Spanish stripes*.................... | 30—50 cand. p. Yard |
| *Violet Koeper*..................... | 18—22 „ „ „ |
| 28—31 engl. Zoll *White*............ | 22—33 „ „ „ |
| 74 engl. Zoll *Union cloths*.......... | 40—70 „ „ „ |

Außerdem werden aber auch nicht unbedeutende Posten von Herrenkleiderstoffen für den Bedarf der Fremden importirt. Es sind dies meistens deutsche, weniger englische, französische und österreichische Waren, in allen möglichen Dessins und Farhen.

Mehl. Dieser Artikel wird fast ausschließlich aus Californien eingeführt. Eine Concurrenz erscheint für österreichische und ungarische Mehle, mit Rücksicht auf deren vorzügliche Qualität, nicht aussichtslos. Ein größeres regelmäßiges Geschäft ließe sich wohl nur durch regelmäßige Aussendungen bedeutenderer Quantitäten in Gang bringen, wobei wohl anfänglich auch Verluste eintreten könnten. Bei besserem Bekanntwerden der Ware dürfte dieselbe aber auf nutzengebende Preise zu bringen sein. Der Gebrauch fremder Mehle durch die Chinesen ist zwar noch nicht sehr bedeutend, aber in unverkennbarer Zunahme begriffen. Die Frachten von San Francisco nach China sind hoch genug, um mit denselben in Competenz treten zu können; besondere Wichtigkeit käme aber der Widerstandsfähigkeit der Ware gegen die Einflüsse der heißen Zone zu, welchen sie während der Ausreise unterliegen würde. Man will die Erfahrung gemacht haben, dass die Verpackung in luftdichtem Zimmerschluss das Mehl schädigt, indem dasselbe „dumpf" wird; die Verpackung geschieht deshalb in weißen Shirtingsäckchen, welche in hölzerne Tonnen geschichtet werden. Es bleibt fraglich, ob diese Verpackungsweise für den Weg durch das Rothe Meer und durch den Indischen Ocean (namentlich während des SW-Monsuns) genügen würde.

Zündhölzchen. Dieser Artikel wird in allen Qualitäten importirt. Verpackung entweder wie die sogenannten *Vienna-matches* in Pappdöschen à 190—230 Stück, oder in Holzspanschächtelchen mit 60—100 Stück, wie die sogenannten schwedischen Zündhölzchen. Erstgenannte werden in Pakete à 1 Dutzend Schächtelchen gepackt, jedes Paket mit der auf den Schächtelchen befindlichen Etikette versehen; je 25 Pakete kommen in eine Kiste mit Zinkeinsatz. Die sogenannten schwedischen Zündhölzchen werden ebenfalls in Dutzendpakete mit Extra-Etikette gepackt. Größere Façons dann in Kisten mit Zinkeinsatz à 25 Dutzend Pakete, kleinere Façons in Kisten mit sechs Zinkeinsätzen à 100 Pakete = 50 Dutzend Pakete. Sicherheitszündhölzchen besonders solche, die mit Paraffin getränkt sind, erzielen etwas höhere Preise als andere Sorten.

Die Hölzchen sollen, um dem chinesischen Geschmacke zu entsprechen, keine zu dunkle Färbung haben, gleichmäßig geschnitten sein, und möglichst wenig gebrochene Exemplare aufweisen. Bei den sogenannten schwedischen *Matches* werden Hölzchen von viereckigem Querschnitte, bei den *Vienna-matches* runde ebenmäßig geschnittene Hölzchen vorgezogen. Bei den ersteren soll die Zündmasse schwarz, braun oder röthlich, aber immer gleichfärbig bei der ganzen Partie Ware sein; die letzteren hingegen werden in jedem Döschen in verschiedenen Farben assortirt, meistens in fünf möglichst von einander abstechenden Farben, wornach sie auch mit dem Namen Regenbogen-Zündhölzchen (*rainbow-matches*) belegt werden.

Die Schächtelchen der schwedischen Zündhölzchen sind meistens mit blauem Papier beklebt, die hervortretenden Ränder des Holzspans roth gefärbt. Sie tragen gelbe Etiketten, wie solche auch in Europa üblich sind, seltener Bilder oder bunte Beklebung. In der Regel trägt jede Etikette den chinesischen Namen des europäischen Importeurs; dies wird auch bei den *Vienna matches* beobachtet. Die Döschen der letzteren sind mit bunt (aber nicht allzu grell) gestreiftem oder carrirtem Papier überklebt.

Glaswaren. Im allgemeinen beginnen die eigens für den chinesischen Markt in Japan angefertigten Glaswaren der europäischen Einfuhrsware den Rang mit Erfolg streitig zu machen; aber nichtsdestoweniger findet noch eine erhebliche Einfuhr von billigen Lampen, sowohl deutschen wie böhmischen Ursprunges, statt, und zwar namentlich Handlampen und Wandhängelampen ohne Fuß, dann Tischlampen mit Glasfuß, letzterer in möglichst origineller und augenfälliger Façon und Decoration. Außerdem dürfte nur noch Fensterglas Beachtung verdienen. In diesem Artikel beherrscht das belgische Erzeugnis den Markt, und nur langsam beginnt deutsche Ware einzudringen. Für ganz gutes Glas — Spiegel ausgenommen — ist wenig Bedarf; hauptsächlich wird Mittelware verlangt. Für die Verpackung müssen starke Kisten genommen, und die Verpackung so bewerkstelligt werden, dass Bruch bei einigermaßen schonender Behandlung der Kiste unmöglich ist. Bis zu 5% Bruch trägt in der Regel der chinesische Abnehmer; was mehr wäre, fiele dem Verschiffer zur Last, wenn er nicht eine specielle Versicherung gegen Bruch eingegangen hätte. Directe Verschiffung mittelst Dampfer oder Segler vermindert die Hauptursache des Bruches, nämlich die Überladungen.

Ein beliebtes Assortiment in Fensterglas, 1000 Kisten à 100 engl. Quadratfuß umfassend, ist das folgende:

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 200 Kisten | à 24 × 16" | |
| je | 150 " | à 20 × 14", | 26 × 18" und 30 × 20" |
| | 100 " | à 20 × 16" | |
| | 60 " | à 32 × 22" | |
| | 50 " | à 36 × 26" | |
| je | 40 " | à 38 × 24", | 24 × 32" und 42 × 32" |
| | 20 " | à 46 × 36" | |

Farbiges Fensterglas, ebenso Spiegel, sind ebenfalls gangbare Artikel der Einfuhr, doch erreicht ihr Absatz keine sehr bedeutende Menge.

Geschliffene Glassteine, wie Diamant, Rubin, Saphir, Azur und dergleichen Imitationen, sind verkäuflich, aber auch nur in geringen Mengen.

Parfumerien. Hievon werden bedeutende Mengen zur Einfuhr gebracht, aber fast ausschließlich geringere Qualitäten, bei denen die Art der Aufmachung in Geschmack und Originalität die Hauptsache ist. Zu einer Art von Massenconsum hat es das sogenannte *Florida-Water* gebracht, ursprünglich von Lanman & Kemp in New-York fabricirt und auf den chinesischen Markt gebracht, wo aber jetzt billige Imitationen vorherrschen. Der Aufmachung wird in der Regel eine rothe chinesische Contra-Etikette beigegeben. Für alle möglichen sonstigen Extraite, in möglichst eleganten Cartons zu 12, seltener 6 oder 3 Fläschchen, ist hinreichend Nachfrage, besonders im Frühjahr und zu Beginn des Sommers. Die zur Lagerung der Flacons verwendete Watte wird oft mehrfärbig assortirt, durch Pappstreifen in Felder abgetheilt; die Cartons werden mit kleinen ausgestanzten Bildern — sogenannten Oblaten — belegt, die Pappränder mit Goldpapierstreifen verziert u. s. w.

Die Qualität des Extraits ist nahezu gleichgiltig. Ein genügend starker Geruch — dass derselbe ein feines Aroma habe, ist nicht nothwendig — eine nicht zu wässerige Consistenz der Flüssigkeit (dieselbe soll nach dem Schütteln „perlen"), sowie eine etwas gelbliche oder grünliche Färbung derselben sind die Haupterfordernisse. Es werden natürlicherweise auch kleine Quantitäten besserer Parfumeriewaren eingeführt, ebenso wie andere verwandte Artikel: Pomaden, Toiletteseifen u. s. w., doch ist die Abnahme dieser feineren Artikel auf die Fremden beschränkt.

Die Seife aber, deren Gebrauch immer mehr Anhänger unter den Chinesen findet, bildet einen Einfuhrsartikel von steigender Bedeutung. Die wichtigsten Sorten sind ordinäre Hausseife — *barsoap* — Glycerin- und Honigseifen.

Außer den bisher genannten Artikeln wären noch zu erwähnen: Möbel aus gebogenem Holze, von welchen namentlich die Thonet'schen allgemein bekannt und beliebt sind, und deren Einfuhr jährlich steigt; Knöpfe nach ganz bestimmten Mustern; Papier, nur für den Gebrauch der Fremden, da die Chinesen nur ihr eigenes Erzeugnis benützen; Spirituosen, Weine und Biere. Unser Sliwowitz soll keinen rechten Anklang gefunden haben, hingegen hat die Firma Carlowitz der Einfuhr ungarischer Weine Aufmerksamkeit zugewendet, und es ist Aussicht vorhanden, dass Rothweine und Tokayer einen besonderen Absatz behaupten werden. Schaumweine haben wenig Aussicht. Von unseren Bieren hat Triester Dreher'sches Bier sich den Ruf vorzüglicher Qualität gemacht, doch wird über schlechte Verkorkung geklagt, welche das Verderben eines großen Theiles der Sendungen zur Folge hat, und soll hierin die Ursache liegen, dass dieses Bier nicht mehr Verbreitung findet. Der größte Consum besteht, neben dem englischen Bass's *Ale*, in leichten deutschen Bieren, unter welchen die Münchener Sorten und das aus Bremen kommende „Pilsener" Bier im Vordergrunde stehen. — Zu wiederholtenmalen wurde der Versuch gemacht, den österreichischen Mineralwässern Eingang zu verschaffen. Es scheint, dass nur den moussirenden Mineralwässern eine Zukunft bevorstehen würde, falls eine vollkommen entsprechende Verkorkung der Flaschen (etwa nach dem bei den deutschen Brunnen Apollinaris, Rossbach etc. eingehaltenen Verfahren) platzgreifen würde. Linienschiffskapitän Müller gibt der Ansicht Raum, dass ein bedeutendes Geschäft mit Mineralwässern gemacht werden könnte, obgleich nur solche auf

größeren Absatz zu rechnen hätten, welche nicht zu eisenhältig sind, und sich demnach zum Mischen mit Weinen und Spiritnosen eignen. Bitter- und sonstige medicinische Wässer werden nur in kleinen Quantitäten für den Apothekenbedarf eingeführt.

Auf den Umfang übergehend, welchen der Import unserer Industrieerzeugnisse nach China bisher angenommen hat, bemerkt Linienschiffskapitän Müller, dass die Handelsstatistiken darüber keinen richtigen Aufschluss geben können, weil nur ein geringer Theil der Waren seinen Weg direct vom Erzeugungs- zum Absatzorte nimmt, während der weitaus größte Theil, durch deutsche oder englische Agenten und Vertreter gekauft, über Hamburg und London zur Ausfuhr gelangt; doch lehre der Augenschein, dass dieser Export keineswegs ein so unbedeutender sein könne, wie meistens angenommen wird; „denn es gibt in diesen Gegenden keinen noch so unbedeutenden Platz, wo nicht österreichisch-ungarische Artikel zu finden wären, wovon der betreffende Producent zumeist kaum eine Ahnung haben dürfte“. Diese Ansicht erhält ihre volle Bestätigung dort, wo den Verhältnissen der Einfuhr unserer Erzeugnisse unausgesetzte Aufmerksamkeit gewidmet wird; der k. u. k. Consul Haas, Gerent des k. u. k. General-Consulates in Shanghai, bemerkt z. B. in seinem Berichte über das Jahr 1885, dass die gedachten Einfuhren wohl das Zehnfache desjenigen betragen mögen, was die Listen des „Lloyd“ aufweisen.

Mit der Aussendung von Waren auf Consignation haben unsere Producenten bekanntlich in den meisten Fällen keine sehr ermunternden Erfolge, häufig aber empfindliche Verluste erzielt; immerhin aber haben diese Consignationen unsere Artikel bekannt gemacht, und es basirt auf ihnen der Absatz, zu welchem diese Artikel es bis jetzt, wenn auch auf Umwegen, gebracht haben. Soll die Zukunft directe, gewinnbringende Beziehungen bringen, so ist vor allem das persönliche Bekanntwerden thätiger, theoretisch gründlich vorgebildeter junger Kaufleute mit den eigenthümlichen Verhältnissen des Handels und Verkehrs in den chinesischen Vertragshäfen nothwendig. Dazu ist nicht allein eine jahrelang fortgesetzte mühevolle Arbeit unter keineswegs verlockenden äußeren Umständen nothwendig, sondern es gibt noch Schwierigkeiten genug zu überwinden, um an diese Arbeit überhaupt schreiten zu können. Linienschiffskapitän Müller schreibt hierüber: „Es ist wohl schwer genug für einen jungen Kaufmann, eine Stelle zu finden, wenn er auf gut Glück herauskömmt, denn die meisten Commis werden in Europa engagirt, nachdem sie in den dortigen Stammhäusern oder Agenturen der auf den chinesischen Handelsplätzen arbeitenden Firmen eine zeitlang gedient haben. Stellensuchende junge Handelsbeflissene sollten sich daher zunächst an die europäischen Vertreter der gedachten Firmen wenden. Es gelang zwar den Bemühungen unserer Consulate in manchen Fällen, solche junge Leute, mitunter auch ganz vortheilhaft, zu placiren, doch darf man diese Fälle nur als günstige Ausnahmen und keineswegs als die Regel betrachten. Die Aufnahme geschieht zumeist mit drei- bis vierjährigem Contracte und unter Vergütung der Reisespesen nach dem Aufnahmsorte. In der Regel verlangt man vorhergegangene Thätigkeit in einem nach Hongkong oder Shanghai arbeitenden Hause, und nebst Kenntnis der Buchhaltung und Correspondenz, überhaupt des allgemeinen theoretischen Wissens, wenigstens eine oberflächliche Kenntnis des ostasiatischen Marktes, der europäischen Bezugsquellen und Absatzorte, der wichtigsten Usancen u. s. w. — Warenkenntnisse sind sehr erwünscht, aber

nicht eben in erster Linie erforderlich; Kenntnisse in der Droguenbranche würden von großem Vortheile sein. Außer der deutschen Sprache ist die Beherrschung der englischen Sprache in Wort und Schrift ein unumgängliches Erfordernis; die Kenntnis der französischen Sprache, immerhin empfehlend, tritt in zweite Linie.«

»Die Salairs für den Anfänger sind niedrige, doch für die Ansprüche genügend, welche Anfänger zu erheben berechtigt sind. Durchschnittlich erreichen die Gehalte für die ersten drei Jahre 60, 70 bis 80 $ monatlich, wobei aber Wohnung, volle Verköstigung und Bedienung beinahe überall beigestellt wird. Sollte dies letztere nicht der Fall sein, so würde das Salair circa 130, 140, 150 $ betragen müssen, um dem obigen gleichwertig zu sein. Ist die unentgeltliche ärztliche Behandlung in Krankheitsfällen nicht zugesagt, so müsste etwa 5 $ monatlich mehr an Gehalt zugestanden werden.«

»Die Aussichten auf weiteres Fortkommen sind in der Regel keine glänzenden, wenn nicht verwandtschaftliche Beziehungen oder ähnliche und geschäftliche Verbindungen in maßgebenden Betracht kommen. Fälle, in welchen selbst ein ganz tüchtiger junger Mann schneller als nach acht bis zehnjähriger Thätigkeit zu einer selbständigen Stellung emporkömmt, müssen als seltene Ausnahmen betrachtet werden. Hervorragende Specialkenntnisse in den Hauptbranchen, wie Seide und Thee, sind für solches schnelleres Fortkommen die Hauptbedingung.« —

Die Zeit der schnellen kaufmännischen Carrièren, in der es nichts Seltenes war, geschickte und thätige junge Leute im Laufe weniger Jahre zu Partnern mächtiger Firmen werden zu sehen, gehört eben der Vergangenheit an; und ebenso will es scheinen, dass die goldene Zeit des Chinahandels vorbei ist, die Zeit, in welcher enorme Gewinne, wenn auch nicht ohne materielle und kaufmännische Gefahr, so doch relativ ohne viel Mühe und namentlich ohne viel Concurrenz in kurzer Zeit realisirt werden konnten. Das thatsächliche Monopol, welches wenige große Häuser ursprünglich durch ihre Capitalskraft ausübten, wurde schon durch die Errichtung zahlreicher mächtiger, auf Association kleinerer Capitale basirter Banken zum größten Theile gebrochen; der weitere Zudrang zum Chinahandel hat dann noch außerdem eine Concurrenz geschaffen, welche die Gewinne der Einzelnen naturgemäß bedeutend drücken muss, und welche in neuester Zeit von gewissen bedrohlichen Erscheinungen nicht frei ist. So sagt z. B. der k. u. k. Consul Haas in seinem Berichte über den ausländischen Handel Chinas im Jahre 1886: »Eine neue Phase im Geschäftsbetriebe dieses Handels trat in diesem Jahre ein. Die Concurrenz concentrirt sich immer mehr nach den Nationalitäten . . der Concurrenzkampf unter den hierlands etablirten ausländischen Kaufleuten nimmt geradezu erbitterte Formen an, und der deutsche Kaufmann, der mit geringerem Gewinne in rastloser und dabei doch ruhiger Weise seinem Ziele entgegengeht, hat von dem englischen Concurrenten die herbsten Vorwürfe sich gefallen zu lassen. Der Deutsche sei dem Chinesen zu nachgiebig, ja geradezu servil; er habe mit den Eingeborenen einen allerdings directeren Verkehr, jedoch auf Kosten des Prestige, welches der Ausländer bislang genossen; der Deutsche suche den Chinesen zu sehr zu Gefallen zu sein, und in seiner Gewinnsucht verfälsche er sogar irgend einen Artikel, der in China marktfähig ist.«

Auch andere Erscheinungen sind zu verzeichnen, welche die bis vor kurzem feststehende Gestaltung des Chinahandels einer — vielleicht baldigen

— wesentlichen Umänderung zuführen mögen; Chinesen und Europäer trachten neuester Zeit miteinander in directe Beziehungen zu treten, durch welche die in China etablirten fremden Handlungshäuser umgangen und der Vermittlergewinn, welcher diesen Häusern zukam, in Hinkunft den Erzeugern und Abnehmern verbleiben soll. »*It is understood*«, schreibt A. H. Keane, »*that the Chinese are endeavouring to get into their own hands the trade heretofore conducted by foreigners*[1]; . . . . *until recently the chartering of steamers by natives was an unheard - of thing; now they not only charter but even own large ocean steamships, and are coming straight to the London market.*« Und in gleicher Weise sehen wir, dass Consul Haas berichtet: »In verschiedenen europäischen Ländern haben sich Syndicate gebildet, die über die Köpfe der in China etablirten Kaufleute hinüber, durch speciell ausgesendete Delegirte direct mit chinesischen Kaufleuten Geschäfte anknüpfen, und mit der Regierung Contracte zur Ausführung großer Bauunternehmungen und Lieferung von Kriegsmaterial abschließen«. Als solche Syndicate nennt Consul Haas das englische Manchester-Syndicat, zwei deutsche, ein belgisches, ein französisches, ein amerikanisches und ein russisches. Das Manchester-Syndicat hat sich z. B. mit Erfolg um den Bau einer Eisenbahn auf Formosa und der Localbahn bei Tientsin beworben; eines der deutschen Syndicate (Deutsche Reichsbank, Warschauer u. Co. und Friedrich Krupp) haben mit der chinesischen Regierung eine Anleihe abgeschlossen; das französische Syndicat führt die Bauten im neuen Kriegshafen Port Arthur aus, und um die projectirten Bauten zur Regelung und Eindämmung des Hoangho stehen alle die genannten Syndicate in Concurrenz.

Vielleicht werden die directen Beziehungen zwischen China und Europa, auf deren Beginn die vorstehenden Bemerkungen hindeuten, energisch fortentwickelt, am meisten dazu beitragen, dasjenige zu fördern, was man im allgemeinen als »die wirthschaftliche Erschließung« Chinas bezeichnet, und worunter man allerdings zunächst nur die vollständige Eröffnung dieses ungeheueren Reiches, Anlage von Eisenbahnen und Verkehrsstraßen in demselben, Wiederherstellung der immer mehr verfallenden, von altersher bestehenden Canäle zu verstehen gewohnt ist, und wovon man als unmittelbares Resultat einen fabelhaften Aufschwung des Handels mit China und die lucrativsten Investitionen von Capital erwarten darf, welches im alten Europa nach gewinnbringender Verwendung oft vergeblich sucht.

Aber es verlohnt sich, eine solche Entwicklung in ihren Wirkungen nicht allein auf die nächste, sondern auch auf eine fernere Zukunft in Gedanken zu verfolgen. Da wird man vielleicht nicht mit Unrecht zum Schlusse gedrängt, dass die Nationen, welche jetzt die Industrie und den Handel der

---

[1]) Im Wiener Wissenschaftlichen Club gab Freiherr Richard v. Poche in einer Reihe von Vorträgen eine inhaltsreiche Darstellung seiner Erlebnisse und Beobachtungen während einer im Jahre 1888 angetretenen Reise durch Nordamerika und die ostasiatischen Gebiete. Er schloss den dritten dieser Vorträge mit den Worten: »In China selbst verbleibt schon lange der Hauptnutzen aller Handelsgeschäfte nicht mehr in den Händen der europäischen, sondern in denen der chinesischen Kaufleute. Die erbitterte Concurrenz, welche die Europäer sich überall im fernen Osten gegenseitig machen, dient in letzter Linie nur dazu, die Chinesen zu bereichern . . .« (Außerordentliche Beilage zu Nr. 4 des Jahrganges XI der Monatsblätter des Wissenschaftlichen Clubs in Wien).

Welt beherrschen, ihre dominirenden Positionen auf das Ernstlichste gefährdet sehen müssten, sobald China zur Erkenntnis seiner natürlichen Kraft und zum Geschicke gelangt sein würde, diese Kraft im internationalen Wettbewerbe auch zu gebrauchen. Von dieser — jetzt allerdings nur latenten — Kraft gibt Keane mit folgenden Worten eine prägnante Charakteristik: „*Enjoying the advantage of a vast seabord, intersected by numerous streams, estuaries and canals, abounding in cereals, tea, silk, cotton, flax, hemp, sugar-cane, indigo, tobacco, coal, and iron ores, China possesses perhaps the largest material resources of any country in the world. And if we consider the amazing industry of the Chinese, the endurance and energy of the working classes, their thrift and frugal lives, their respect for precedent, their love of peace and order, their cheerfulness under greatest hardships, and further, their keen commercial spirit, we shall be able to form some idea of the enormous latent power possessed by this nation of some 350 or 400 millions souls* . . .

Der Verfasser dieser prägnanten Charakteristik enthält sich jeder Speculation über die Weltstellung, welche den Chinesen einmal zugedacht sein mag; aber sehen wir dafür das Bild, welches der berühmte französische Nationalökonom P. Leroy-Beaulieu in folgenden Zügen entwarf, als es schien, dass mit dem Bau von Eisenbahnen in China ein ernstlicher Anfang gemacht werden sollte, und darob in Kreisen der Kaufleute und Capitalisten, der Industriellen und Projectanten heller Jubel herrschte. Leroy-Beaulieu schrieb:

„Sollen wir die Chinesen dazu drängen, bei sich Eisenbahnen, Spindeln und Webstühle, Maschinen aller Art und vervollkommnetes industrielles Verfahren einzuführen? Unbestreitbar würden wir, wenn wir es thäten, ihren materiellen Reichthum fördern. Wir würden momentan den europäischen Industrien einen Markt von ziemlicher Bedeutung eröffnen. Die europäischen Länder würden froh sein, China Schienen, Locomotive, Waggons liefern zu können. — Man muss aber auch an den kommenden Tag denken. — Dieser kommende Tag wird durch die tiefe Veränderung charakterisirt sein, dass eine Bevölkerung von 400 Millionen Einwohnern, gute Arbeiter, intelligent, mäßig, von leichter Auffassung und sehr ausdauernd, sich im Besitze aller unserer vervollkommneten Arbeitsmittel befinden wird. Diese Transformation wird allerdings nicht in zwei oder drei, vielleicht nicht einmal in zehn oder fünfzehn Jahren bewerkstelligt werden. Es wird dafür wohl eines Vierteljahrhunderts, wenn nicht mehr, bedürfen. Und selbst wenn China vervollkommnete Arbeitsmittel hat, wird es ihm doch noch lange an Capital fehlen; das wird die Vertheidigung des Occidents gegen den Orient sein. Jedoch wird auf die Dauer, nachdem China industriell geworden, bei der Frugalität der Bevölkerung Capital sich bilden und sich anhäufen. Der Tag, an welchem China auf seinem ganzen Gebiete im Besitze aller unserer mechanischen Künste und unserer Erfindungen sein wird, der Tag wird die tiefste Umwälzung sehen, die seit vielen Jahrhunderten in der Menschheit geschehen. Die Folgen dieser Umwälzung werden enorme sein. Unsere (d. i. die französischen) Industriellen beklagen sich schon jetzt, dass gewisse Völker, welche bisher zurück waren und von uns kauften, unsere Rivalen geworden sind. Es wird aber ein ganz anderes wirthschaftliches Ereignis sein, wenn das arbeitsame, frugale, ingeniöse China von der modernen industriellen Civilisation durchdrungen sein wird. Es ist unbestreitbar, dass der so frugale und arbeitsame Chinese, nachdem

er in den Besitz der mechanischen Instrumente gesetzt worden, der europäischen Arbeit eine rüde Concurrenz machen wird: er wird ein ganz anderer Rivale als der Italiener, der Belgier, der Deutsche sein. Man nehme hinzu, dass er nicht nöthig haben wird, aus seinem Lande zu gehen, um den europäischen Nationen diese Concurrenz zu machen; es wird ihm genügen, für den Export zu arbeiten. Der Tag wird kommen, an welchem der asiatische Arbeiter von sich sprechen machen und alle Combinationen des alten Europa stören wird. — Aber ist es dienlich, das Hereinbrechen dieses Tages zu beschleunigen, indem wir gewissermaßen die Chinesen zwingen, unsere industriellen Verfahren zu adoptiren, oder ist es nicht besser, eine Umwälzung, deren Consequenzen eines Tages so schwere sein werden, abzuwarten, ohne etwas dafür zu thun, ihre Stunde früher herbeizuführen? . . . Es ist manchmal gut, sich nicht in ein Vierteljahrhundert einzuschließen, sondern zu versuchen, etwas weiter in die Zukunft zu sehen . .«

Dieser Kassandraruf des berühmten französischen Gelehrten kann wahrlich keine bessere Illustration, keine wirksamere Unterstützung finden, als sie die Verhältnisse bieten, welche überall dort sich herausgebildet haben, wo chinesische Arbeit in unbeschränkter und unbehinderten Wettbewerb mit der Arbeit von Angehörigen anderer Racen getreten ist. Sehen wir ab von den Zuständen im ganzen nichtchinesischen Ostasien, wo die malayische Race überwiegt, welche wir unbedenklich als eine solche ansehen, der die Chinesen in allem überlegen sind, so dass uns die führende Rolle nicht weiter Wunder nimmt, zu der es die allgegenwärtigen Chinesen in jenen Ländern immer mehr und mehr bringen; aber richten wir unseren Blick weiter, nach Australien und nach dem Westen Nordamerikas! Dort sind es die Angehörigen unserer eigenen Race, die wir als die höchststehende und zum Herrschen berechtigte anzusehen gewohnt sind — welche sich der chinesischen Arbeit kaum mehr anders zu erwehren wissen, als durch die Gewalt der *ad hoc* geschaffenen Gesetze. — In diesen Ländern ist die »Chinesenfrage« schon zu einer brennenden geworden; Europa weiß von dieser Frage bisher nichts; aber jeder, dem es nur einigermaßen gegeben war, bei persönlicher Beobachtung chinesischer Zustände seinen Blick nicht allein an der Oberfläche der Erscheinungen haften zu lassen, sondern nach richtigem Erfassen und Deuten der Erscheinungen diesen Blick auch etwas in die Zukunft zu richten, wird ans vollster Überzeugung dem Freiherrn v. Poche beistimmen dürfen, welcher vor einer ausgezeichneten Versammlung der schlichten Erzählung seiner Erlebnisse das folgende inhaltsreiche Aperçu einzuflechten verstand:

»Die Jüngeren unter uns werden wahrscheinlich noch viel von der »Chinesenfrage« hören, und künftigen Generationen wird sie vielleicht mehr zu denken geben, als alle europäischen Fragen zusammengenommen.«

---

## 8. Canton.

*NAUTILUS: (Ankerplatz von Shameen), 22. April bis 2. Mai 1886.*
*AURORA: (Ankerplatz unterhalb Whampoa), 21. December bis 27. December 1887.*

---

An dem nördlichen Ufer eines Zweiges des Chukiang oder Perlflusses, dem von Westen nach Osten gerichteten Whampoa-Canal, liegt die große, und der Bevölkerungszahl nach erste Stadt Chinas, Kuang-Chow-Foo oder Canton. Der Perlfluss hat hier etwa die Breite der Themse bei der *London Bridge*, und ist noch ziemlich weit in das Innere des Landes hinein schiffbar. Canton ist die Hauptstadt der Provinz Kuangtung und Sitz des General-Gouverneurs der beiden Kuang-Provinzen; der Tartarengeneral und der Gouverneur der Provinz Kuangtung haben hier ihren Amtssitz. Canton gegenüber liegt die große Flussinsel Honan, welche aber nur eine Anzahl kleiner Ortschaften und Dörfer trägt, und zu ihrem größten Theile aus gut cultivirtem Ackerlande besteht.

In der von einer starken Ringmauer umgebenen Stadt Canton sind zwei Haupttheile zu unterscheiden; die alte Tartarenstadt, etwa drei Viertheile des umwallten Stadtareals in sich begreifend, im Norden; und Neu-Canton, südlich von der Tartarenstadt gelegen. Mit dem letzteren Namen findet man oft, aber irrigerweise, die weitausgedehnten, westlich von dem eigentlichen Canton sich erstreckenden Vorstädte bezeichnet. Eine innere Quermauer scheidet das flusswärts gelegene kleinere Neu-Canton von der Tartarenstadt; aber sowohl in diesem, wie in den anderen größeren Stadttheilen herrscht nicht durchwegs der gedrängte städtische Charakter vor, sondern man findet große Felder und Gärten, sowie Bodenstrecken, welche dem Ackerbau dienstbar gemacht sind, auch innerhalb der gemauerten Stadtumwallung.

Die Umwallungsmauer beschreibt Fregattenkapitän v. Spetzler als 25 bis 40 Fuß hoch und über 20 Fuß dick; auf der Krone ist dieselbe dicht mit Geschützen der ältesten Constructionen und der verschiedensten Herkunft besetzt, Feuerschlünde aller Art, »nur in ihrer Verwahrlosung auffallend harmonirend«; diese Geschütze, welchen eine von Erfolg begleitete ernste Thätigkeit kaum mehr zugemuthet werden dürfte, sind hinter einer cannelirten Brustwehr installirt. An der Nordseite der Stadt folgt die Umfassungsmauer

der dort bestehenden hügeligen Erhebung des Stadtterrains; an den drei anderen Seiten läuft längs der Mauer der Festungsgraben, welcher sich bei Hochwasser füllt, wodurch — wie ein englischer Beschreiber sich treffend ausdrückt — *„the revolting mass of filth that lies in its bed, is, for a time, concealed from view“*. Die Umfassungsmauer und die innere Quermauer weisen 12 Thore auf, von welchen vier in der Quermauer befindlich sind; zwei Wasserthore gestatten den Booten, den die Stadt von Westen nach Osten durchsetzenden Hauptcanal zu benützen. Alle diese Thore werden nachtsüber geschlossen. Bei Tage sind sie militärisch besetzt, und den Thorwachen obliegt die Beaufsichtigung eines geordneten Verkehres.

Mehr als 600 Straßen und Gassen, meist senkrecht aufeinander angelegt, durchziehen das Innere der Stadt; sie sind durchwegs sehr enge; Gässchen, in welchen zwei einander begegnende Personen sich nur mit Mühe ausweichen können, sind durchaus nicht selten. Zum großen Theile sind die Gassen und Straßen mit Granitplatten gut gepflastert; in der westlichen Vorstadt, welche von mehreren Canälen durchzogen ist, wird man durch die Enge der Gassen, das Plattenpflaster und die hochgewölbten, mit flachen Stufen versehenen Brücken, die man oft zu überschreiten hat, in gewissem Sinne an Venedig gemahnt. Canton steht bei den Chinesen im Rufe, dass dort in den Straßen mehr Ordnung und Reinlichkeit anzutreffen ist, als in den meisten anderen chinesischen Städten. Das hindert aber durchaus nicht, dass dem europäischen Besucher die Straßen von Canton als schlecht erhalten und unreinlich genug erscheinen. Die Häuser sind meistens sehr klein; weitläufige Complexe derselben machen mehr den Eindruck von Hütten; sehr selten erhebt sich ein Wohngebäude bis zur Höhe zweier Stockwerke.

Canton ist reich an öffentlichen, zumeist dem Cultus dienenden Gebäuden; doch sind nur sehr wenige unter denselben dazu angethan, die Aufmerksamkeit des Reisenden besonders in Anspruch zu nehmen. Zwei Pagoden in der Nähe des westlichen Thores der alten Stadt fallen auf; die eine derselben gehört zu einem mohamedanischen, von den Arabern errichteten Tempel. Man zählt 124, den verschiedenen Culten gewidmete Gebäude in der Stadt. Der bedeutendste buddhistische Tempel ist aber nicht in der Stadt selbst, sondern auf der Insel Honan anzutreffen. Dieser Tempel, *Hai-Chwang-See*, bedeckt mit seinen Nebengebäuden, Höfen, Gärten und Begräbnisstätten ein großes Areal; 175 Priester sind seinem Dienste attachirt. Nächst diesem Tempel werden als die bemerkenswertesten gerühmt: der Tempel der „fünfhundert Götter“ und jener der „Langlebigkeit“, beide in den neueren westlichen Vorstädten Cantons, außerhalb der Umfassungsmauer gelegen; dann der Tempel „der fünf Genien“ und der Haupttempel oder kaiserliche Tempel in der oberen Tartarenstadt.

Die Palais, welche von den hohen chinesischen Functionären bewohnt werden, befinden sich alle in der inneren umwallten Stadt. An der Stelle, wo einst das Hauptquartier des commandirenden Generals stand, wurde, nach der Zerstörung dieses Gebäudes durch das Bombardement im Jahre 1857, eine schöne römisch-katholische Kathedrale erbaut; sie steht in der südwestlichen Ecke der Neustadt und ihre Doppelthürme überragen weit alle anderen Bauwerke der Stadt. Außer dieser Kathedrale sind noch der Palast des General-Gouverneurs, das Confucius-Collegium, die Prüfungshalle und die „Blumen“-Pagode, Bauten, welche schon durch ihren äußeren Anblick das Interesse des Fremden zu erwecken geeignet sind. Das Gleiche ist mit der

am Nordende der Stadt befindlichen fünfstöckigen Pagode der Fall, welche als militärischer Beobachtungsposten errichtet worden ist. Selten versäumen es fremde Reisende dieses thurmartige Gebäude zu ersteigen, welches eine weite Aussicht über die Stadt und ihre nächsten Umgebungen bietet. Doch ist es kein schönes oder freundliches, auch kein irgendwie imponirendes Bild, das sich dem Beschauer von diesem erhöhten Standplatze aus bietet. Nach Süden und Südwesten erstreckt sich der Blick über das eintönige Meer von röthlichgrauen Ziegeldächern — monumentale Gebäude, welche dem Blicke einen Ruhepunkt gewähren würden, sind, wie bemerkt, sehr spärlich vertreten; weiter hinaus gibt es nur die vollkommenste Ebene, von zahllosen Wasseradern durchzogen. Nach Norden, wo mehrere Hügel der Stadt vorliegen und einige Forts diese Hügel krönen, ist es wieder der beinahe vollständige Mangel jeder lebhafteren Vegetation, der unangenehm berührt. Auf diesem hügeligen Terrain reiht sich Begräbnisstatt an Begräbnisstatt, und der ganze Norden, soweit das Auge reicht, stellt sich als eine weitläufige, sich stets noch erweiternde Nekropolis dar.

Die südliche Stadtmauer zieht sich, wie schon angedeutet, nicht unmittelbar längs des Flusses hin. Ein ziemlich breiter, niedriger, von zahlreichen Canälen durchzogener Streifen Landes befindet sich zwischen der Mauer und dem Flussufer. Dieses Terrain ist gleichfalls von Wohnstätten bedeckt, unansehnlichem Hüttenwerke, häufig auf Pfählen erbaut und oft halb im Wasser stehend. Dieser Stadttheil bildet gleichsam den Übergang von der eigentlichen Stadt Canton zur Wasserstadt, das ist zu den zahllosen, auf das Engste aneinander gereihten Flottanten und Fahrzeugen, welche eine förmliche schwimmende Stadt bilden, und deren Bevölkerung keine Wohnstätten am festen Lande besitzt.

Einen eigenen, gänzlich selbständigen Stadttheil bildet die Fremdenniederlassung Cantons, Shameen. Sie befindet sich auf einer Insel, stromaufwärts des eigentlichen Canton, den vorerwähnten westlichen Vorstädten gegenüberliegend. Die mehrmalige Zerstörung und stete Bedrohung der alten, am Flussufer etablirt gewesenen fremden Factoreien durch die Chinesen, hatte es zur Nothwendigkeit gemacht, nach der bewaffneten Einnahme von Canton ein abgeschlosseneres Emplacement für die Wiedererrichtung der fremden Niederlassungen ausfindig zu machen. Die Wahl fiel auf die Schlamminsel Shameen, welche erst mit ungeheuren Kosten, durch Steinwürfe, zu Baugründen geeignet gemacht werden musste. Gegenwärtig ist Shameen mit soliden Uferbauten versehen, und drei Brücken verbinden die Insel mit der westlichen Vorstadt Cantons. Auf Shameen findet man breite, wohlgepflegte Straßen, mit schattenspendenden Bäumen besetzt, und Wohngebäude, welche all den für den Europäer in der heißen Zone unentbehrlichen Comfort bieten. Die Bureaus der meisten fremden Consulate und die Häuser der großen fremden Handelsfirmen befinden sich hier. Von den letzteren sind viele nur Zweiganstalten oder Agentien großer Häuser, die ihren Sitz anderwärts haben; in dieser Art findet man auf Shameen die großen Firmen Jardine Matheson & Co., Carlowitz & Co., Rußel & Co., Siemssen & Co. vertreten. —

Bevor wir nun daran gehen, die commerzielle Bedeutung von Canton, an der Hand des uns zugänglich gewordenen statistischen Materiales zu würdigen, wollen wir hier noch dasjenige einschalten, was Fregattenkapitän v. Spetzler über die militärische Bedeutung dieser Stadt, oder richtiger, über die Anstalten

berichtet hat, welche zur Vertheidigung derselben gegen äußere Feinde vorgesehen sind.

Der genannte Schiffscommandant schreibt hierüber im wesentlichen das Folgende:

Das Vertheidigungssystem von Canton beschränkt sich in der Hauptsache auf die Beherrschung des Flussgebietes und Absperrung desselben gegen die See.

Die Umwallung der Stadt kann, wie schon früher angedeutet worden, ihres schlechten Zustandes wegen, und mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der dort installirten Geschütze, kaum als eine unmittelbare Vertheidigungsanstalt angesehen werden.

Das Hauptgewicht bei der Vertheidigungsanlage von Canton erscheint auf die Zugänge gelegt, welche von den beiden Armen des Chukiang, der Whampoa- und der Blenheim-Passage gebildet werden; das ganze übrige Delta mit den anderen Armen des Chukiang und den Verzweigungen des Sikiang ist unberücksichtigt geblieben. Eine Ausnahme macht gleichwohl jener Arm, welcher gemeiniglich der *Macao-River* genannt wird, unmittelbar bei der Stadt abzweigt und eine directe Verbindung mit dem Sikiang herstellt; etwa drei Meilen unterhalb Cantons ist dieser Arm auf seinen Ufern, sowie auf einer Insel, mit gepanzerten Batterien vertheidigt.

Der Lauf des Chukiang, zwischen Canton und der Flussmündung, ist durch drei Vertheidigungslinien befestigt. Diese bestehen aus einer großen Anzahl von Werken, welche zum Theile wohl auch älterer chinesischer Construction sind, und dann dieselbe trostlose und verwahrloste altartige Bewehrung zeigen, wie die Stadtmauer Cantons; aber anderentheils finden sich seit dem letzten französisch-chinesischen Kriege auch Werke modernster Constructionsweise und mit moderner Bewaffnung vor. Unter diesen letzteren Werken findet man casemattirte und gepanzerte Forts und Batterien; die Artillerie derselben besteht beinahe ausschließlich aus Geschützen des Krupp-schen Systems, von den Calibern von 12—21 *cm*.

Die äußerste Befestigungsreihe gegen die See zu, ist jene der *Bocca-Tigris*, wo der Chukiang seinen Lauf in die See durch eng aneinander liegende felsige Hügel nimmt. Der fahrbare Canal zwischen der Insel Anunghoy und den kleinen Eilandon Nord- und Süd-Wantong, wird durch 28 moderne Geschütze beherrscht.

Die zweite Befestigungsreihe beherrscht die Flussbarre. Hier vollzieht sich die Vereinigung des Whampoa-Canales und der Blenheim-Passage; die einzelnen Werke ziehen deshalb von dem linken Ufer des Whampoa-Canales über die *Flat*-Insel Nr. 3 und die *Danes*-Insel zum rechten Ufer der Blenheim-Passage.

Die dritte Anlage findet sich bei dem Orte Whampoa, mit Batterien auf beiden Ufern, und einem gepanzerten Fort auf der Ostspitze der Napier-Insel.

Zur Zeit des letzten französisch-chinesischen Krieges, als die Besorgnis vor einem Angriffe Cantons in den Vordergrund getreten war, wurden die beiden äußeren Passagen bei der Bocca-Tigris und bei der Barre durch ausgedehnte Minenanlagen verstärkt. Eine solche Minenanlage war auch in der Blenheim-Passage etablirt worden. Zur Zeit des Besuches von Canton durch Fregattenkapitän v. Spetzler waren diese Minenanlagen bereits weggeräumt

worden, und das gesammte Material war in dem chinesischen Arsenale zu Whampoa deponirt. Außer den Minenlinien waren noch mehrere flottante Stromsperren errichtet gewesen. Im obersten Theile des Whampoa-Canales, zwischen Whampoa und der Stadt Canton, waren auch solide Steinbarrièren errichtet worden, welche zur Zeit, von welcher wir hier sprechen, noch nicht wieder entfernt waren; Schiffe von mehr als 13 Fuß Tiefgang konnten deshalb damals nur bis Whampoa gelangen.

Das chinesische Arsenal von Whampoa gehörte früher der *Whampoa Hongkong Dock-Company*, von welcher es die chinesische Regierung kaufte. Das Arsenal ist zwar nicht eben ein sehr ansehnliches Etablissement, doch genügt der aus Maschinenwerkstätten und Werften bestehende Complex zur selbständigen Herstellung kleinerer Schiffe. Fregattenkapitän v. Spetzler sah dort ein Kanonenboot, welches in eigener Regie gebaut worden war und eben zugerüstet wurde. Die zwei Docks, welche — im schlammigen Boden ausgegraben — vormals den Hauptbestandtheil der ganzen industriellen Anlage gebildet hatten, sind als solche jetzt aufgegeben, und werden als Bassins für die Aufbewahrung von Torpedobooten verwendet. Solcher Boote hatte die chinesische Regierung damals neun Stück bei den Schichauer Werken bestellt; zwei derselben wurden eben im Arsenale durch Ingenieure dieser Firma zusammengesetzt. Von Interesse war auch das Seeminen- und Torpedo-Schulschiff, unter der Leitung eines deutschen Minenofficiers stehend; Fregattenkapitän v. Spetzler nahm die Einrichtungen dieses Schiffes in Augenschein, und zollte denselben alle Anerkennung. Diese Minen- und Torpedoschule ist seither zu einem Kriegsmarinecollegium erweitert worden, welches unter der Leitung zweier deutscher und eines englischen Seeofficiers steht. —

Wenden wir uns nun schließlich der commerziellen Thätigkeit Cantons zu; wir betreten damit das Gebiet der Zahlen, welche am besten geeignet sind, einen Überblick dieser Thätigkeit zu geben. Um den orientirenden Vergleich mit den Verhältnissen früherer Jahre zu ermöglichen, wollen wir den Angaben, die uns für das Quinquennium 1884—1888 zugebote stehen, analoge Daten aus dem Decennium 1863—1872 voranstellen, in welches (und zwar im Jahre 1869) der Abschluss des Handels- und Schifffahrtsvertrages unserer Monarchie mit dem chinesischen Reiche fällt.

Betrachten wir also zunächst die Daten über den Schiffsverkehr; bei den diesfälligen älteren Angaben ist stets nur der Verkehr von Schiffen fremder Flagge gemeint, da eine Statistik der einheimischen Küstenschiffahrt — soferne eine solche überhaupt geführt wird — den Vertretern der fremden Mächte in den chinesischen Häfen nicht zugänglich gemacht wird und daher nirgends in die Öffentlichkeit gelangt. In den neueren Daten ist die chinesische Dampf- und Hochseeschiffahrt einbezogen, die mit Dschunken betriebene Küstenschiffahrt aber aus dem gleichen, eben erwähnten Grunde, außer Betracht gelassen.

Während des Decenniums 1863—1872 zeigte sich in Canton die größte Schiffsbewegung im Jahre 1866, in welchem Jahre 1282 fremde Schiffe von 481.182 *t* einliefen, und 1275 solche Schiffe von 476.934 *t* ausliefen. Das Jahr 1870, mit 717 einlaufenden Schiffen von 266.453 *t* und 709 auslaufenden Schiffen von 263.330 *t*, zeigt den geringsten Verkehr. Der Dampfer-

verkehr beginnt in diesem Zeitraume schon die Segelschiffahrt zurückzudrängen. Besonders bemerkenswert ist die Abnahme der Betheiligung der Flagge der nordamerikanischen Vereinigten Staaten; im Jahre 1864 überwiegen die ein- und ausgelaufenen nordamerikanischen Schiffe, 1252 an der Zahl, mit 517.474 *t*, beiweitem den englischen Antheil, welcher sich nur auf 223 Schiffe mit 117.445 *t* beläuft; bis zum Jahre 1872 haben sich diese Zahlen auf 50 nordamerikanische Schiffe von 38.633 t gegen 1590 englische von 664.300 *t* verändert. Die Antheilnahme der deutschen Flagge stieg stetig, und erreichte im Jahre 1872 schon unter allen fremden Flaggen die zweite Stelle mit 221 ein- und ausgelaufenen Schiffen von 90.339 *t* Gesammtgehalt.

Während des Quinquenniums 1884—1888 finden wir das Folgende:

Eingelaufen sind nach Canton mit seinen Ankerplätzen Whampoa u. s. w.:

Im ganzen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 1091 | Schiffe | mit | 1,009.872 *t*, | |
| „ „ 1885 | 1145 | „ | „ | 1,046.154 *t*, | worunter |
| | 1107 | Dampfer | „ | 1,029.390 „ | |
| | 38 | Segler | „ | 16.764 „ | |
| „ „ 1886 | 1579 | Schiffe | „ | 1,292,186 *t*, | worunter |
| | 1558 | Dampfer | „ | 1,283.432 „ | |
| | 21 | Segler | „ | 8.754 „ | |
| „ „ 1887 | 1635 | Schiffe | „ | 1,333.134 *t*, | worunter |
| | 1617 | Dampfer | „ | 1,325.298 „ | |
| | 18 | Segler | „ | 7.836 „ | |
| „ „ 1888 | 1490 | Schiffe | „ | 1,359.152 t, | worunter |
| | 1470 | Dampfer | „ | 1,350.128 „ | |
| | 20 | Segler | „ | 9.024 „ | |

Ausgelaufen sind in den gleichen Jahren, und zwar:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 1092 | Schiffe | mit | 1,010.463 *t*, | |
| „ „ 1885 | 1138 | Schiffe | „ | 1,042.802 „ | worunter |
| | 1103 | Dampfer | „ | 1,027.567 „ | |
| | 35 | Segler | „ | 15.235 „ | |
| „ „ 1886 | 1580 | Schiffe | „ | 1,294.503 *t*, | worunter |
| | 1558 | Dampfer | „ | 1,284.905 „ | |
| | 22 | Segler | „ | 9.598 „ | |
| „ „ 1887 | 1621 | Schiffe | „ | 1,329.449 *t*, | worunter |
| | 1605 | Dampfer | „ | 1,322.687 „ | |
| | 16 | Segler | „ | 6.762 „ | |
| „ „ 1888 | 1491 | Schiffe | „ | 1,360.410 *t*, | worunter |
| | 1470 | Dampfer | „ | 1,350.387 „ | |
| | 21 | Segler | „ | 10.023 „ | |

Diese Zahlen zeigen u. a. auf den ersten Blick, wie geringfügig gegenwärtig die fremde Segelschiffahrt in den Gewässern von Canton ist; der Vergleich mit den für Hongkong gegebenen Schiffahrtsdaten aber lässt erkennen, dass die Bedeutung Cantons durch das progressive Aufblühen Hongkongs in den Hintergrund zu treten beginnt.

Weitaus der größte Antheil an der Schiffsbewegnng Cantons kommt der englischen Flagge zu. Dieser Antheil (nur die Zahl der eingelaufenen Schiffe in Betracht gezogen) betrug:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 891 | Schiffe | mit | 895.896 | t |
| „ „ | 1886 | 1271 | Dampfer | „ | 1,083.151 | „ |
| | | 10 | Segler | „ | 4.178 | „ |
| „ „ | 1887 | 1314 | Dampfer | „ | 1,144.692 | „ |
| | | 4 | Segler | „ | 1,518 | „ |
| „ „ | 1888 | 1095 | Dampfer | „ | 1,114.886 | „ |
| | | 10 | Segler | „ | 3.977 | „ |

Die nächste Stelle kömmt der chinesischen Flagge zu:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 76 | Schiffe | mit | 44.195 | t |
| „ „ | 1886 | 216 | Dampfer | „ | 147.474 | „ |
| „ „ | 1887 | 252 | „ | „ | 145.525 | „ |
| | | 1 | Segler | „ | 636 | „ |
| „ „ | 1888 | 253 | Dampfer | „ | 149.180 | „ |

Die deutsche Schiffahrt, auch hier an Bedeutung zunehmend, nimmt die dritte Stelle ein und zeigt eine bemerkenswerte, wenn auch in Abnahme begriffene Theilnahme an der Segelschiffahrt.

Im Jahre 1885 betrug der Gesammtantheil der deutschen Flagge an den in Canton eingelaufenen Schiffen 57 Schiffe mit 41.421 *t*; darunter waren 11 Segelschiffe mit 5154 *t*, also beinahe der dritte Theil aller in Canton eingelaufenen Segler; 1886: 67 deutsche Dampfer von 49.306 *t* und 9 Segler dieser Flagge mit 3675 *t*; 1887: 44 Dampfer mit 30.765 *t* und 7 Segler mit 12.988 *t*; 1888: 116 Dampfer mit 84.808 *t* und 4 Segler mit 1804 *t*.

Betrachten wir nun die Handelsbewegung, welcher diese Schiffahrt dienstbar war, nach dem Werte, der Natur und Menge der verschifften Ware, so finden wir in den umfangreichen Handelsberichten über Canton die folgenden Hauptdaten, welche eine genügende Orientirung ermöglichen dürften.

Von den Angaben über die Handelsbewegung Cantons im Decennium 1863—1872 wählen wir jene über das Jahr 1864, welches mit 14,738.684 H. T. Gesammtwarenumsatz (soferne derselbe von Schiffen fremder Flaggen vermittelt wurde) die niedrigste Summe zeigt, und jene über das Jahr 1872, wo die analoge Summe mit 28,708.436 H. T. im angegebenen Zeitraume das Maximum erreichte.

Diese beiden Jahre zeigen das Folgende:

Gesamtwerte der Einfuhren:

1864 5.461.863 H. T.[1]   1872 11,201.783 H. T.

Gesammtwerte der Ausfuhren:

1864 9.276.823 H. T.   1872 17,506.653 H. T.

[1] Der Wert des (officiellen) Haikwan Taels wurde damals in der Relation 3 H. T. = 1 £ = 25 Frcs. = 10 fl. ö. W. Gold gegeben.

In diesen, für die Gesammtausfuhr angegebenen Ziffern sind die Werte des Reexportes inbegriffen.

Nach Ursprung und Bestimmung der Waren zeigten sich im ganzen die nachstehenden Verhältnisse:

Einfuhr ausländischer Producte im Werte von:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1864 | 3,805.163 H. T. | 1872 | 4,544.448 H. T. |

Einfuhr chinesischer Producte:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1864 | 1,656.700 H. T. | 1872 | 6,657.335 H. T. |

Ausfuhr chinesischer Producte und Wiederausfuhr chinesischer und fremder Producte nach ausländischen Häfen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1864 | 6,565.143 H. T. | 1872 | 13,696.855 H. T. |

Ausfuhr chinesischer Producte und Wiederausfuhr chinesischer und fremder Producte nach chinesischen Häfen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1864 | 2,711.678 H. T. | 1872 | 3,809.798 H. T. |

Diesen Angaben lassen wir nun diejenigen über die analogen Hauptwerte während des Quinquenniums 1884—1888, tabellarisch geordnet, folgen

## Groß- und Nettowerte des Handels

| | 1884 | |
|---|---|---|
| | Netto-wert | Großwert |
| | Taels | |
| **Einfuhren.** | | |
| a) Fremde Erzeugnisse und Waren. | | |
| Eingeführt aus Hongkong und fremden Ländern ......... | 5,353.844 | — |
| Eingeführt aus chinesischen Häfen .......... .......... | 10.219 | — |
| Gesammtwert der fremden Einfuhren ............ | — | 5,364.063 |
| Reexportirt nach Hongkong und fremden Ländern........ | 33.858 | — |
| " " chinesischen Häfen [1] ..................... | 114.432 | — |
| Gesammtwert des Reexportes fremder Einfuhren ... | 148.270 | — |
| *Nettowerte der fremden Einfuhren*................. | 5,215.773 | — |
| b) Chinesische Erzeugnisse und Waren. | | |
| Eingeführt aus chinesischen Häfen [2]) ..... .............. | — | 6,673.798 |
| Reexportirt nach fremden Ländern..................... | 267 | — |
| " " chinesischen Häfen ....... .............. | 113 | — |
| Gesammtwert des Reexportes heimischer Einfuhren. | 2.790 | — |
| *Nettowerte der heimischen Einfuhren.* ........... | 6,671.008 | — |
| **Ausfuhren.** | | |
| *a*) Einheimische Erzeugnisse und Waren nach fremden Ländern ........................................ | 11,354.009 | — |
| *b*) Einheimische Erzeugnisse und Waren nach chinesischen Häfen ........................................ | 2,499.234 | — |
| Summe der Ausfuhren einheimischer Erzeugnisse und Waren.................................... | — | 13,853.243 |
| Gesammte Handelswerte, Groß...... .................... | — | 25,891.104 |
| " " Netto, d. i. fremde und einheimische Einfuhren, um die Wiederausfuhren vermindert, und einheimische Ausfuhren...................... | 25,740.024 | — |

[1]) Hauptsächlich Newchwang, Tientsin, Chefoo, Hankow und Shanghai.
[2]) Hauptsächlich aus Newchwang, Tientsin, Chefoo, Hankow, Wuhu, Chingkiang

**von Canton 1884 bis 1888.**

| 1885 | | 1886 | | 1887 | | 1888 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Netto-wert | Großwert | Netto-wert | Großwert | Netto-wert | Großwert | Netto-wert | Großwert |
| Taels | | | | | | | |
| 5,706.148 | — | 5,071.901 | — | 8.232.732 | — | 11,775.141 | |
| 4.775 | — | 6.553 | — | 15.000 | — | 6.928 | |
| — | 5,710.923 | — | 5,078.454 | — | 8,248.732 | — | 11,782.069 |
| 40.909 | — | 60.663 | — | 53.031 | — | 30.617 | |
| 169.968 | — | 203.714 | — | 235.080 | — | 155.812 | |
| 210.872 | — | 264,377 | — | 288.561 | — | 186.429 | |
| 5,600.051 | — | 4,814.077 | — | 7,960.171 | — | 11,595.640 | |
| — | 10,284.325 | — | 12,993 307 | — | 10,007.405 | — | 9,584.667 |
| 6.266 | — | 4.080 | — | 18.094 | — | 5.908 | |
| 1.081 | — | 2.054 | — | 555 | — | 7.724 | |
| 7.847 | — | 6.084 | — | 18.649 | — | 13.682 | |
| 10,276.978 | — | 12,987.223 | — | 9,988.756 | — | 2,571.035 | |
| 10,494.192 | — | 17,120 682 | — | 16,676.035 | — | 14,222.825 | |
| 2,533.007 | — | 2,671.423 | — | 2,709.195 | — | 2,735.772 | |
| — | 13,027.399 | — | 18,792.105 | — | 19,385.230 | — | 16,958.597 |
| — | 29,022.447 | — | 97,863.866 | — | 37,641.367 | — | 38,325.333 |
| 28,804.228 | — | 37,593.405 | — | 37,334.157 | — | 38,125.272 | |

und Shanghai.

Die wichtigsten Artikel der fremden Einfuhren nach Canton, soweit Massengüter in Betracht kommen, sind das Opium, die verschiedenen Arten von Baumwollwaren und Metallwaren. Doch ist auch für alle die anderen zahllosen Gegenstände des europäischen Gewerbsfleißes, in den verschiedensten Artikeln, hier ein guter Absatz zu erwarten. Der englische Consul Alabaster, durch mehrjährigen Aufenthalt in Canton mit den Verhältnissen dieses Platzes wohl vertraut, kömmt in seinen Berichten des Öfteren auf die Thatsache zu sprechen, dass europäischen Kaufleuten, welche sich in Canton mit dem Detailverkaufe von Erzeugnissen der Kleinindustrieen befassen wollten, nach einigem Ausharren ein gewinnbringender Erfolg gesichert sein müsste, vorausgesetzt, dass die zum Verkauf kommenden Artikel gute Ware und nicht wertlose Nachahmungen wären. In den zahllosen Kaufläden Cantons seien schon jetzt beinahe alle europäischen Erzeugnisse — aber oft von sehr geringer Qualität — vertreten, und das Bedürfnis nach dem Besitze europäischer Sachen und Sächelchen werde ein immer allgemeineres. »*It must be remembered*, schrieb der genannte Consul (27. Juli 1887). »*that there is a growing taste for foreign articles; few houses will be found without a foreign lamp. a foreign clock, and probably some articles of glass-ware; and the numerous native stores for the sale of foreign articles, into which foreigners never go, show the extent of the business*«. In seinem Berichte über die Handelsbewegung des Jahres 1888 (Bericht vom 7. Mai 1889) kommt Consul Alabaster auf denselben Gegenstand zurück; er constatirt zunächst, dass die Steigerung in den Gesammthandelswerten gegen 1887 nur auf eine bedeutende Zunahme des Umsatzes in Opium zurückgeführt werden müsse, und dass also eigentlich der Großhandel Cantons im Abnehmen sei — »*in fact, there can be little doubt that the trade, notwithstanding increased efforts to push it, is falling off*«. Dann bemerkt er aber wieder, dass für den Detailhandel in europäischen Erzeugnissen in Canton ein günstiger Boden wäre: »*Glas, cutlery, pictures, ornaments, toys, confectionery, medicines, stationery, preserves, watches, jewellery, tin-ware, sewing-machines, and innumerable other articles — all find purchasers; but the majority of the samples shown in the native shops are of most inferior quality, and, I venture to say, that superior goods, if introduced, would meet with acceptance*«. Doch sollten, um günstige Resultate zu erzielen, nach dem Urtheile des Gewährsmannes, dem wir hier folgen, nicht tonnenweise Consignationen an solchen Artikeln gemacht werden, sondern tüchtige Detailverkäufer in directen Verkehr mit den chinesischen Abnehmern treten. »*Of merchants we have enough, but there is a want of men in the humbler departement of tradesmen, and if they attend tho their business and have intelligence and push, there is little doubt that they would succeed beyond their expectation. Honesty and industry make their way all over the world, but never more quickly than in China, where the cynic would say from their comparative rarity they are particularly valued and esteemed.*

Dem Detailhandel in guten Erzeugnissen der europäischen Industrien scheint demnach noch eine große Zukunft in der großen, über anderthalb Millionen Einwohner zählenden Haupthandelsstadt des südlichen China offenzustehen.

In der Ausfuhr Cantons nehmen Seide und Thee die ersten Stellen ein. Über die Bewegung der diesfälligen Ausfuhrsmengen während des Zeitraumes von 1877—1888 mögen die Ziffern der nachstehenden Tabellen die nöthige Orientirung gewähren.

**Vergleichende Übersicht der Seidenausfuhr Cantons nach Hongkong und fremden Ländern im Decennium 1877 bis 1887.**

| Im Jahre | *Fine Raw* | *Thrown* | Im ganzen | *Refuse* | *Wild Raw* | Cocons |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pikuls | | | | | |
| 1877 | 14.473 | 145 | 14.618 | 4.244 | 2.364 | 758 |
| 1878 | 12.547 | 134 | 12.681 | 5.891 | 3.200 | 1.145 |
| 1879 | 16.232 | 128 | 16.360 | 7.660 | 3.531 | 2.001 |
| 1880 | 10.312 | 230 | 10.542 | 7.136 | 1.852 | 604 |
| 1881 | 15.032 | 303 | 15.335 | 7.858 | 2.963 | 2.234 |
| 1882 | 16.232 | 273 | 16.505 | 7.805 | 2.347 | 970 |
| 1883 | 17.786 | 319 | 18.105 | 11.390 | 3.461 | 702 |
| 1884 | 11.866 | 245 | 12.111 | 8.715 | 1.516 | 50 |
| 1885 | 11.349 | 142 | 11.491 | 8.016 | 1.695 | 1 |
| 1886 | 19.328 | 78 | 19.406 | 11.221 | 3.779 | 1.978 |
| 1887 | 22.829 | 121 | 22.950 | 12.325 | 779 | 2.970 |
| 1888 | 14.181 | 110 | 14.291 | 14.344 | 1.107 | 1.715 |

**Vergleichende Übersicht der Theeausfuhr von Canton in dem Zeitraume von 1877 bis 1887.**

| Jahr | *Congou* | *Souchong* | *Orange Pekoe* | *Scented Caper* | *Oolong* | *Pouchong* | *Pekoe* | Gemischter | Summe der *schwarzen* Sorten |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pikuls | | | | | | | | |
| 1877 | 12.497 | 5.896 | 26.166 | 75.853 | 170 | 5.403 | 100 | — | 125.085 |
| 1878 | 17.642 | 6.590 | 16.988 | 75.505 | 114 | 2.947 | 87 | — | 119.823 |
| 1879 | 16.377 | 4.831 | 19.438 | 68.486 | 436 | 2.702 | 43 | — | 112.313 |
| 1880 | 15.133 | 8.908 | 14.372 | 64.952 | 32 | 4.025 | 164 | 10 | 107.596 |
| 1881 | 15.010 | 3.513 | 16.339 | 75.162 | 25 | 1.586 | — | — | 111.635 |
| 1882 | 18.181 | 1.755 | 19.055 | 80.401 | 155 | 2.385 | 1 | — | 121.933 |
| 1883 | 12.330 | 2.254 | 14.466 | 78.377 | 7 | 2.915 | — | — | 110849 |
| 1884 | 7.370 | 2.487 | 8.306 | 82.443 | 3 | 3.531 | 104 | — | 104.244 |
| 1885 | 12.286 | 3.245 | 13.027 | 99.876 | 3 | 2.098 | 36 | — | 130.571 |
| 1886 | 12.535 | 2.415 | 8.709 | 75.948 | 10 | 2.385 | 208 | — | 102.210 |
| 1887 | 13.964 | 534 | 7.690 | 88.536 | 14 | 7.649 | 773 | — | 119.160 |
| 1888 | 18.451 | 183 | 5.875 | 73.606 | 1 | 1.292 | 1 | — | 94.409 |

| Jahr | *Young Hyson* | *Hyson* | *Imperial* | *Gunpowder* | Summe der grünen Sorten | Staub |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pikuls | | | | | |
| 1877 | 8 | 272 | 348 | 1.080 | 1.708 | — |
| 1878 | 38 | 72 | 288 | 1.043 | 1.441 | — |
| 1879 | 41 | 350 | 559 | 2.928 | 3.878 | — |
| 1880 | 249 | 235 | 1.909 | 3.393 | 5.786 | 124 |
| 1881 | 15 | 215 | 1.101 | 1.030 | 2.261 | 34 |
| 1882 | 89 | 138 | 574 | 690 | 1.491 | 25 |
| 1883 | 3 | 31 | 573 | 537 | 1.144 | 17 |
| 1884 | — | 2 | 382 | 282 | 666 | 6 |
| 1885 | 2 | 109 | 293 | 181 | 545 | 37 |
| 1886 | — | 112 | 404 | 180 | 696 | 1 |
| 1887 | 2 | 77 | 58 | 98 | 235 | — |
| 1888 | — | 25 | — | 17 | 42 | 121 |

Die Verhältnisse der Theeausfnhr von Canton haben während der letzten Jahre ernste Besorgnisse unter den betheiligten Kanfleuten wachgerufen. Die Concurrenz des ostindischen und Ceylon-Thees wird eine immer mehr fühlbare, und in Canton kann man derselben ane mehrfachen Ursachen nur äußerst schwer Stand halten. Im Vordergrund dieser Ursachen stehen Abgaben, welche die chinesischen Behörden dem Theehandel auferlegen; vielleicht noch tiefer greift die Thatsache ein, dass mit dem Rückgange der Preise, welche das Product zu erzielen vermochte, die so nothwendige Sorgfalt bei der Gewinnung desselben fühlbar abgenommen hat. Die chinesischen Theehändler Cantons huldigen der Ansicht, dass der Theehandel dieser Stadt vollkommen zugrunde gehen muss, wenn die nnter verschiedenen Formen auf das Ausfuhrproduct gelegten Steuern nicht baldigst aufgehoben werden, und thatsächlich hat schon eine der bedeutendsten Theefirmen Cantons im Jahre 1888 ihre Thätigkeit gänzlich eingestellt. Andere, auf unbefangenerem Standpunkte stehende Beobachter der Verhältnisse reden zwar keineswegs den — recht willkürlichen — Steuern das Wort, aber sie verfechten die Ansicht, dass die wirksamste Bekämpfung der Concurrenz durch das ostindische Prodnct und den Ceylon-Thee, in erhöhter Sorgfalt bei der Pflege der Pflanze, der Einsammlung und Bereitnng der Blätter und namentlich bei der Verpackung des Ausfuhrproductes gesucht werden müsste. Die besseren natürlichen Eigenschaften des Thees, welcher in den Canton-Districten wächst, gegen das mehr tanninhältige Erzeugnis Ostindiens und Ceylons, müssten, bei gleicher Sorgfalt in der Erzeugungsweise, dem ersteren Producte immerdar einen Vortheil einräumen. »*In India and Ceylon every attention is paid to the preparation of the teas*« — schreibt der englische Consul in seinem Berichte über das Jahr 1888 — »*and if the Chinese refuse to recognise the fact and consider that care is superfluous, they may find the markets of the world slip from their hands; but if they wisely give up their lazy habit of thinking anything will do, get foreign appliances for economising fuel and labour in the preparation, and allow foreign supervision, they will still hold their own.*«

Die Producenten des Thees haben eben wenig Verständnis für die Thatsache, dass auch ihr Erwerbszweig von der Anwendung technischer

Hilfsmittel beeinflusst wird, welche auf die Gestehungskosten, und selbst auf die Qualität, Haltbarkeit u. s. w. des Erzengnisses Einfluss nehmen; die Erzeuger glauben, dieselben Preise fordern zn dürfen, wie in den längst entschwundenen Zeiten, in welchen die Theeausfuhr nahezu ein Monopol Cantons war, während zngleich der Preis der Ware an den Consumtionscentren continuirlich sinkt. — Die Position des Händlers, welcher unter solchen Umständen zwischen den Forderungen der Prodncenten und den Angeboten des Consums vermitteln soll und dabei anch seinerseits sich von den Traditionen der großen Gewinne nicht freihalten kann, die sein Geschäftszweig ehemals geboten hat, wird deshalb allerdings eine nahezu unhaltbare.

---

## 9. Swatow.

*NAUTILUS, 17. bis 19. Mai 1885 und 9. bis 15. Mai 1886.*

*AURORA, 9. bis 11. Mai 1887.*

---

Das Städtchen Swatow oder Chau-Chow, an der Mündung des Han-Flusses, nahe der östlichen Begrenzung der Provinz Kuangtang gelegen, ist dem Fremdenverkehre erst durch den Vertrag von Tientsin erschlossen worden.

Der neu eröffnete Hafen von Swatow sollte die commerzielle Verbindung mit der bedeutenden, etwa 35 Meilen flussaufwärts liegenden Districtshauptstadt Ch'ao-Chow-Foo herstellen, und der fremde Handel zögerte nicht, den neu errungenen Weg sofort zu betreten. Auch hier, wie in den anderen chinesischen Häfen, brachte die Zulassung der Fremden einen bedeutenden Güteraustausch zuwege, und große Reichthümer wurden auf beiden Seiten erworben. Doch hat es hier eine Reihe von Jahren gebraucht, bis die Fremden ihre, anfänglich auf der Insel Namoa, später auf *Double Island* errichtete Niederlassung ungefährdet verlassen und die Stadt Swatow betreten konnten; die Ursache des gefährlichen Hasses, welchen die Chinesen hier den Fremden entgegenbrachten und bei jeder Gelegenheit thatsächlich äußerten, lag in den unwürdigen und vielfach sogar gewaltthätigen Praktiken, welche damals bei dem in seinem Höhepunkte angelangten Cooliegeschäfte — dem reinen Menschenhandel — ausgeübt wurden. Selbst als strenge Vorschriften zum Schutze der erbarmungswürdigen Coolies ins Leben traten, und von den fremden Consuln unerbittlich gehandhabt wurden, hielt in Swatow und dessen Umgebung, namentlich aber in der Stadt Cha'o-Chow-Foo, die Abneigung gegen die Fremden noch durch mehrere Jahre in unverkennbarer Weise an. Gegenwärtig sind übrigens in dieser Richtung die Verhältnisse in Swatow nicht schlechter und nicht besser als in den übrigen chinesischen Vertragshäfen.

Die Stadt Swatow, etwa 12 Meilen stromaufwärts der Mündung des Han-Flusses gelegen, ist auf dem linken nördlichen Ufer dieses Flusses erbaut. Sie besteht aus kleinen, unansehnlichen Häusern, welche unregelmäßige und winkelige Straßen bilden, und zählt an 30.000 Einwohner. Man bemerkt

eine ziemlich große Zahl von Häusern, die, wenigstens zum Theile, aus Stein gebaut sind; dennoch erweckt die Enge aller Straßen, die winkelige Anlage aller Innenräume der Häuser, welche mit den leichtest brennbaren Waren und Geräthen gleichsam vollgepfropft sind, den Eindruck großer Feuergefährlichkeit. In der That richtete auch im November 1887 eine Feuersbrunst großen Schaden an und zerstörte mit einemmale etwa den achten Theil der Stadt. Bedeutende Mengen von Warenvorräthen gingen hiebei zugrunde.

Der flach verlaufende Strand trägt die größeren Warenmagazine und Geschäftshäuser; flussabwärts befinden sich das Zollhaus und das Hafenamt, die beiden einzigen bemerkenswerteren öffentlichen Bauten. Noch weiter flussabwärts, gleichsam als Ausläufer der Stadt, finden sich zerstreut liegende Wohnsitze von Fremden; die eigentliche Fremdenniederlassung aber steht auf dem rechten Ufer, etwa eine Meile von der chinesischen Stadt entfernt. Dieses Fremdenviertel besteht aus einer Gruppe von Villen, welche von Gärten umgeben und in anmuthiger Lage zwischen die Hügel eingebaut sind, das rechte Flussufer bilden. Die Fremdenniederlassung von Swatow erhält während der Wintermonate viel Besuch aus den benachbarten chinesischen Häfen, und zwar sind es die sehr ergiebigen Jagden in der Umgebung von Swatow, welche zu diesem Besuche einladen. Die Zahl der Fremden in Swatow betrug (am 3. December 1888) 140, unter welchen 107 britische Staatsangehörige waren. Zur Sommerszeit beziehen viele der Fremden Swatows Landhäuser auf *Double Island*, welche Insel der Flussmündung nahe gelegen, der erfrischenden Wirkung von Seebrisen ausgesetzt ist; *Double Island* soll während der heißen Jahreszeit in gewissem Sinne den Charakter eines eleganten Badeortes annehmen. — Auf dieser Insel befindet sich auch die Station der Lotsen für den Han-Fluss.

Swatow genießt den, an der chinesischen Küste seltenen Ruf eines sehr gesunden Klimas. Hingegen ist der Hafen und dessen Approchen der Heimsuchung durch Typhoone sehr unterworfen; außerdem haben sehr häufige Nebel in der Gegend der Flussmündung häufig Verluste von Schiffen zur Folge. Fregattenkapitän v. Spetzler bemerkt (1886), dass von den 72 Küstendampfern, welche im Laufe des Jahres Swatow auf regelmäßigen Fahrten anlaufen, während der drei letztverflossenen Jahre 18 zugrunde gegangen waren.

Über die Schiffahrtsbewegung von Swatow mögen die folgenden Hauptdaten orientiren:

Während des Decenniums 1863—1872 bewegte sich der gesammte fremde Schiffahrtsverkehr in diesem Vertragshafen zwischen 1226 ein- und ausgelaufenen Schiffen mit 566.257 *t*, welches Maximum im Jahre 1872 erreicht wurde, und dem Minimum im Jahre 1868 von 670 Schiffen mit 292.086 *t*. Der Verkehr der fremden Schiffe fand während des ganzen zehnjährigen Zeitraumes nur zu etwa einem Drittheile direct nach oder von fremden Häfen, zu zwei Drittheilen aber nach anderen chinesischen Häfen statt. Auf die englische Flagge entfiel gegen drei Viertel der gesammten Bewegung.

Die Schiffahrtsbewegung im Quinquennium 1884—1888 wird durch die folgenden Zahlen ausgedrückt:

Eingelaufen sind:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885[1]) | 717 | Schiffe | mit | 639.252 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 703 | Dampfer | „ | 633.131 | „ | „ | |
| | 14 | Segler | „ | 6.121 | „ | „ | |
| „ „ 1886 | 793 | Schiffe | „ | 712.660 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 785 | Dampfer | „ | 708.951 | „ | „ | |
| | 8 | Segler | „ | 3.709 | „ | „ | |
| „ „ 1887 | 804 | Schiffe | „ | 752.926 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 799 | Dampfer | „ | 750.316 | „ | „ | |
| | 5 | Segler | „ | 2.610 | „ | „ | |
| „ „ 1888 | 768 | Schiffe | „ | 734.891 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 766 | Dampfer | „ | 734.000 | „ | „ | |
| | 2 | Segler | „ | 891 | „ | „ | |

Ausgelaufen sind:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 719 | Schiffe | mit | 640.633 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 706 | Dampfer | „ | 634.839 | „ | „ | |
| | 13 | Segler | „ | 5.794 | „ | „ | |
| „ „ 1886 | 791 | Schiffe | „ | 712.326 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 785 | Dampfer | „ | 709.074 | „ | „ | |
| | 6 | Segler | „ | 3.252 | „ | „ | |
| „ „ 1887 | 804 | Schiffe | „ | 752.983 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 799 | Dampfer | „ | 750.842 | „ | „ | |
| | 5 | Segler | „ | 2.141 | „ | „ | |
| „ „ 1888 | 767 | Schiffe | „ | 733.406 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 765 | Dampfer | „ | 732.116 | „ | „ | |
| | 2 | Segler | „ | 1.290 | „ | „ | |

Bezüglich des Antheiles, welcher den einzelnen Flaggen an der Schifffahrtsbewegung im Hafen von Swatow zukommt, überwiegt die englische Flagge alle anderen zusammengenommen um bedeutendes; namhafte Antheile kommen außer der englischen Flagge nur noch jener des Deutschen Reiches und der chinesischen Flagge zu[2]).

Lassen wir die sehr unbedeutende — übrigens beinahe ausschließlich der deutschen Flagge angehörende — Segelschiffahrt außer Betracht, und

[1]) Über das Jahr 1884 stehen uns hier keine detaillirten Angaben zugebote. Der über die Schiffahrtsbewegung des Jahres 1885 erstattete Bericht gibt nur comparative Daten rücksichtlich des Vorjahres, und besagt, dass die Gesammttonnenzahl der im Jahre 1885 ein- und ausgelaufenen Schiffe, gegen das Jahr 1884 eine Abnahme um circa 3000 *t* aufweise, die Theilnahme der amerikanischen Flagge um 8286 *t* abgenommen, hingegen jene der englischen um 45 Schiffe von 9509 *t* und jene der deutschen Flagge um 21 Schiffe von 13.196 Gesammttonnengehalt zugenommen habe; ebenso habe die Antheilnahme von chinesischen Schiffen europäischer Bauart um 10.120 *t* zugenommen.

[2]) Nach Ablauf des französisch-chinesischen Krieges kehrten viele Schiffe unter die chinesische Flagge zurück, welche während der Dauer dieses Krieges an fremde Firmen verkauft worden waren, um den Schutz der bezüglichen fremden Flagge zu genießen. So z. B. war die ganze Dampferflotte der *China Merchants Steam Navigation Company* an die amerikanische Firma Russel & Co. verkauft worden und kehrte nach dem Friedensschlusse in den Besitz ihrer früheren Eigenthümer zurück.

beschränken wir uns der Einfachheit wegen auf die Daten über z. B. die ausgelaufenen Schiffe, so sehen wir in der angedeuteten Hinsicht das Folgende:

| Im Jahre | Von Dampfern | Mit Tonnen | Gehörten an: | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | England | | Deutschland | | China | |
| | | | Schiffe | mit Tonnen | Schiffe | mit Tonnen | Schiffe | mit Tonnen |
| 1885 | 706 | 638·839 | 584 | 525.981 | 74 | 65.974 | 18 | 16.873 |
| 1886 | 785 | 709.074 | 621 | 565.895 | 96 | 78.458 | 58 | 54.494 |
| 1887 | 799 | 750.842 | 659 | 617.836 | 78 | 65.413 | 56 | 62.042 |
| 1888 | 765 | 732.116 | 653 | 621.122 | 34 | 26.506 | 72 | 78.213 |

Für die Schiffahrt ist es in Swatow von wesentlichem Belange, dass dieser Hafen nach wie vor einer der hauptsächlichsten Ausgangspunkte der chinesischen Auswanderung ist. Englische und deutsche Schiffe betheiligen sich an dem mühseligen und keineswegs gefahrlosen, aber gewinnbringenden Geschäfte der Verschiffung von Coolies nach Singapore, Siam, Sumatra, Cochinchina u. s. w. Im Jahre 1886 verließen 53.000 Coolies Swatow, von welchen 44.000 auf englischen und 9000 auf deutschen Schiffen Überfahrt nahmen; im Jahre 1887 stiegen diese Zahlen auf 45.000 und 11.000; im Jahre 1888 gibt der englische Consul A. Bates die folgenden Daten über die Zahl eingeborener Passagiere, welche (gegen 46.291 rückkehrende Ankömmlinge) Swatow auf fremden Schiffen verließen: nach chinesischen Vertragshäfen 3419, nach Hongkong 16.311, nach Cochinchina 1600, nach Siam 6129, nach den Straits Settlements 40.066, nach Sumatra 1222. — 111 britische und 26 deutsche Dampfer hatten sich an diesen Verschiffungen betheiligt.

Das Verschiffungsgeschäft von Coolies scheint thatsächlich unter dem Wirken der von den betheiligten Regierungen erlassenen strengen Vorschriften in vollster Ordnung vor sich zu gehen. *„The passengers are well looked after, and the steamers employed in the service are some of the finest in the world“*, schreibt Consul Phillips (1886), und sein College Mansfield bemerkt im folgenden Jahre über das Coolies-Verschiffunggeschäft: *„The trade is in a very satisfactory state, and, owing to the competition and strict regulations, is wonderfully free from abuses“*. Die Einrichtungen der Dampfer, das Einhalten aller Bestimmungen über die Art der Unterbringung der lebenden Fracht, ihre Verköstigung, die Passagepreise (rücksichtlich welch letzterer übrigens die hauptsächlich betheiligten Rhedereifirmen sich cartellirt haben) können eben durch die Consuln in den Abfahrts- und Ankunftshäfen scharf controlirt werden, und dies geschieht auch; das deutsche Consulat in Swatow besorgt, wie Fregattenkapitän v. Spetzler berichtet, die Visitirung und Abfertigung von Cooliesschiffen unentgeltlich, während das englische Consulat für diese Amtshandlung eine fixe Gebür von 25 $ einhebt.

Die Anwerbung von Coolies hingegen, die Mittel, welche von eingeborenen Agenten gegenüber ihren Landsleuten angewendet werden, um sie zur Auswanderung zu veranlassen, entziehen sich zumeist der Überwachung durch die chinesischen Behörden, und gänzlich jener durch die Consulate. Aus einzelnen Thatsachen, welche Consul Bates in seinem Berichte über das Jahr 1888 anführt, darf wohl geschlossen werden, dass bei der Anwerbung der Coolies noch immer recht viel Sträfliches mit unterläuft. Zweimal im Laufe dieses Jahres erschien zu Swatow der chinesische General Fang, als Abgesandter und Bevollmächtigter des Generalgouverneurs der beiden Kuang-Provinzen, um sich mit Angelegenheiten der Auswanderung zu befassen. Bei seinem ersten Besuche verschärfte der General die Bestimmungen, welche zu verhindern trachten, dass völlig mittellose Coolies, durch sogenannte Creditbillets, schon durch die Thatsache der „auf Credit“ gewährten Überfahrt, in volle Abhängigkeit gerathen, von der sie oft gar nie mehr frei kommen können. Der zweite Besuch des Generals galt, auf Befehl des Generalgouverneurs, der Durchführung einer strafrechtlichen Untersuchung gegen einen Auswanderungsagenten. Dieser „*Coolie-broker*“ — mit diesem bezeichnenden Ausdrucke benennt die englische Geschäftssprache die Vermittler der Emigration — war früher in Diensten einer deutschen Verschiffungsfirma gestanden, und war schon von dieser Firma wegen des Verdachtes entlassen worden, dass er unlautere Mittel in seinem Geschäfte anwende. Als selbständiger Agent soll nun dieser Mann den Seelenverkauf weiterbetrieben haben; wenigstens gestand er unter den entsetzlichsten, an ihm öffentlich vorgenommenen Foltern alle diesfällig gegen ihn erhobenen Anschuldigungen, und wurde nach diesem „befriedigenden“ Resultate der in echt landesüblicher Weise vorgenommenen Untersuchung auf Befehl des Generals Fang hingerichtet. Eine große Panik unter den *Coolie-brokers* und den Besitzern der Auswandererherbergen war die nächste Folge dieses peinlichen Processes, die meisten Etablissements blieben eine Zeitlang geschlossen. Ob der Schrecken aber durch die Art der gerichtlichen Procedur — welcher auch der Unschuldigste sich nicht gewachsen fühlen konnte — oder durch das Bewusstsein hervorgerufen war, in ähnlicher Weise schuldig zu sein, wie der grausam behandelte Verurtheilte, mag dahinstehen. Sicher ist, dass die geängstigten Auswanderungs-Agenten vielfach, ob mit Recht oder Unrecht, Erpressungen über sich ergehen lassen mussten, um Anklagen hintanzuhalten. Solchen Erpressungen kann es gewiss nur Vorschub leisten, wenn der Ankläger, bei erwiesener verleumderischer Natur seiner Anklage, dennoch straflos ausgeht. In der That meldet der früher genannte Consul einen solchen Fall. Die Anklage betraf einen, schon vor zwei Jahren untersuchten und zu Gunsten des Beklagten, des chinesischen Agenten einer englischen Firma, entschiedenen Fall. Als nun der Kläger, um die entstandene Panik zu benützen, seine Klage neuerdings, und zwar direct an den Generalgouverneur einreichte, ließ der englische Consul den Coolie, um welchen es sich handelte, in Singapore ausforschen und nach Swatow bringen. Jetzt ergriff der hiedurch bedrohte falsche Ankläger die Flucht; nach längerer Zeit wurde er zustande gebracht, der Fall vor den chinesischen Gerichten verhandelt, und der Spruch gefällt, dass die Klage grundlos erhoben worden sei. Eine Strafe wurde aber über den Verleumder nicht verhängt. —

Das Verschiffungsgeschäft der Coolies repräsentirt einen bedeutenden Theil der Thätigkeit, welche durch die früher gegebenen Daten über die Schiffsbewegung im Hafen von Swatow gekennzeichnet werden. Doch ist auch

ein namhafter, durch die Schiffahrt vermittelter Umsatz in Waren zu verzeichnen, über welchen wir die nachstehenden Hauptdaten geben können:

Während des Decenniums 1863—1872 zeigte das Jahr 1863 mit 6,978.542 H. T. den geringsten, das Jahr 1872 mit 13,941.061 H. T. den größten Wert der gesammten Handelsbewegung. Mit einer geringen Abschwächung in den Jahren 1868—1870 fand während dieses Decenniums eine continuirliche Zunahme in den Gesammtwerten der Waren statt, welche in Swatow zur Einfuhr und zur Ausfuhr gelangten.

Die Gesammtwerte der Einfuhren betrugen:

im Jahre 1863 4,795.614 H. T.; im Jahre 1872 10,369.681 H. T.

Jene der Ausfuhren mit Inbegriff des Reexportes

im Jahre 1863 2,182.928 H. T.; im Jahre 1872 3,571.380 H. T.

Von 1885—1888 ergaben sich folgende Hauptdaten:

Gesammte Werte der Ein- und Ausfuhren:

| | Einfuhren | Ausfuhren |
|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 3,652.711 £ | 1,646.030 £ |
| „ „ 1886 | 3,638.513 „ | 1,675.953 „ |
| „ „ 1887 | 3,565.761 „ | 1,767.181 „ |
| „ „ 1888 | 3,328.260 „ | 1,636.249 „ |

Diesen Summen liegen die Wertrelationen für den Haikwan Tael mit 1 H. T. = 5 sh. 6 d und 1 H. T. = 5 sh. für die Jahre 1885 und 1886, 1 H. T. = 4 sh. $7^1/_2$ d. für das Jahr 1887 und 1 H. T. = 4 sh. 9 d. für das Jahr 1888 zugrunde.

Auf die hauptsächlichsten Artikel der Einfuhren vertheilten sich diese Gesammtwerte wie folgt:

Opium:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 518.400 ₡ im Werte von | 438.495 £ |
| „ „ 1886 | 895.200 „ „ „ „ | 662.221 „ |
| „ „ 1887 | 853.067 „ „ „ „ | 599.688 „ |
| „ „ 1888 | 915.067 „ „ „ „ | 626.749 „ |

Baumwollwaren:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1885 für den Wert von | 241.325 £ |
| „ „ 1886 „ „ „ „ | 171.490 „ |
| „ „ 1887 „ „ „ „ | 212.488 „ |
| „ „ 1888 „ „ „ „ | 237.093 „ |

Wollwaren:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1885 für den Wert von | 44.849 £ |
| „ „ 1886 „ „ „ „ | 40.449 „ |
| „ „ 1887 „ „ „ „ | 42.590 „ |
| „ „ 1888 „ „ „ „ | 41.569 „ |

Metallwaren:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 7,338.133 ₡ im Werte von | 73.381 £ |
| „ „ 1886 | 6,658.000 „ „ „ „ | 75.939 „ |
| „ „ 1887 | ? „ „ „ | 62.892 „ |
| „ „ 1888 | ? „ „ „ | 84.343 „ |

Baumwollgarne und Zwirne:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 20,942.667 | q | im Werte von | 679.703 | £ |
| „ „ | 1886 | 17,310.667 | „ | „ „ | 510.368 | „ |
| „ „ | 1887 | 14,781.067 | „ | „ „ | 480.939 | „ |
| „ „ | 1888 | 15,166.400 | „ | „ „ | 468.082 | „ |

„*Bean-cakes*“, d. i. Bohnenkuchen zum Düngen der Zuckerfelder:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 302,163.200 | q. | im Werte von | 641.908 | £ |
| „ „ | 1886 | 290,231.633 | „ | „ „ | 590.432 | „ |
| „ „ | 1887 | 342,607.733 | „ | „ „ | 672.795 | „ |
| „ „ | 1888 | 429,748.533 | „ | „ „ | 893.980 | „ |

Die Hauptposten der Ausfuhren waren:

Zucker:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 200,177.600 | q. | im Werte von | 1,118.570 | £ |
| „ „ | 1886 | 175,158.667 | „ | „ „ | 1,058.602 | „ |
| „ „ | 1887 | 205,398.400 | „ | „ „ | 1,147.615 | „ |
| „ „ | 1888 | 187,896.267 | „ | „ „ | 1,004.424 | „ |

Thee:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 1,319.067 | q | im Werte von | 72.699 | £ |
| „ „ | 1886 | 1,351.467 | „ | „ „ | 54.821 | „ |
| „ „ | 1887 | 1,318.800 | „ | „ „ | 49.858 | „ |
| „ „ | 1888 | 1,286.667 | „ | „ „ | 47.475 | „ |

Tabak:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 2,876.267 | q | im Werte von | 82.371 | £ |
| „ „ | 1886 | 2,615.600 | „ | „ „ | 132.243 | „ |
| „ „ | 1887 | 3,294.267 | „ | „ „ | 139.530 | „ |
| „ „ | 1888 | 3,300.533 | „ | „ „ | 138.431 | „ |

Papiere:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 4,137.333 | q | im Werte von | 49.101 | £ |
| „ „ | 1886 | 4,169.067 | „ | „ „ | 57.202 | „ |
| „ „ | 1887 | 5,235.867 | „ | „ „ | 65.055 | „ |
| „ „ | 1888 | 4,503.303 | „ | „ „ | 56.345 | „ |

Bezüglich der Herkunft der Einfuhren und der Hauptrichtungen, welche die Ausfuhren einschlugen, tragen die folgenden Daten nur wenig zu einer allgemeinen Orientirung bei, da das benachbarte Hongkong, ganz besonders rücksichtlich des chinesischen Exportes, eine so proeminente Stellung einnimmt, dass alles Übrige vergleichsweise verschwindet. Woher aber die Waren kamen, welche aus Hongkong nach Swatow gelangten, und wohin jene ihren Weg nahmen, welche von Swatow nach Hongkong gebracht wurden, ist aus den folgenden Vertheilungsziffern keineswegs zu entnehmen [1]).

---

[1]) Der Mangel einer Statistik über die Warenbewegung in Hongkong macht sich vielfach fühlbar. Es scheint, dass die Abhilfe nahe bevorstehend ist. Consul Mansfield meldet (1888) aus Swatow: *A measure is now pending in Hongkong for the obtaining of statistics of trade, and when passed it will be of great value in compiling the trade reports of the Treaty Ports. At present nearly all exports to foreign countries pass through Hongkong, and it is absolutely impossible to learn anything of their actual destination.*

Von den Einfuhrswerten kamen

| | im Jahre 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|
| Aus England | — | — | — | — £ |
| „ Hongkong | 1,510.360 £ | 1,639.047 £ | 1,616.719 £ | 1,645.903 £ |
| „ Australien | 1.745 „ | — | — | — |
| „ den Straits Settlements | 42.384 „ | 24.308 „ | 27.594 „ | 30.086 „ |
| „ Cochinchina und Tonking | 25.036 „ | 9.810 „ | 50.694 „ | 10.340 „ |
| „ Siam | 1736 „ | 3.731 „ | 2.203 „ | 1.355 „ |
| „ Japan | 27.104 „ | 14.867 „ | 13.951 „ | 10.896 „ |
| „ Korea | — | — | — | 436 „ |

Ebenso mangelhaft orientiren uns bezüglich der Richtungen des Exportes von Swatow die folgenden Zahlungsgruppen:

Von den Ausfuhrswerten waren gerichtet

| | im Jahre 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|
| Nach England | — £ | 25 £ | 160 £ | 179 £ |
| „ Hongkong | 292.871 „ | 220.378 „ | 185.977 „ | 188.163 „ |
| „ den Straits Settlements | 72.784 „ | 70.121 „ | 93.151 „ | 104.693 „ |
| „ Cochinchina u. Tonking | 4.025 „ | 18.376 „ | 9.016 „ | 11.464 „ |
| „ Siam | 55.633 „ | 58.041 „ | 68.413 „ | 66.850 „ |
| „ Japan | — | — | 418 „ | — |
| „ Sumatra | — | — | — | 558 „ |

Wenn wir die vorstehenden Angaben über die hauptsächlichsten Werte der Ein- und Ausfuhren überblicken, so finden wir zunächst, dass die geringen Schwankungen in den Einfuhrswerten der — vornehmlich englischen — Baumwoll-, Woll- und Metallwaren, sowie des Opiums, auf ausgeglichene, stabile Verhältnisse der Aufnahmsfähigkeit des Marktes von Swatow hindeuten. Der Aufnahmsfähigkeit haben sich nach und nach die Zufuhren im ganzen und großen angepasst.

Ein großer Posten in den Einfuhren fällt auf, nämlich jener der „*Bean-cakes*“ oder Kuchen aus Bohnen (und anderen Hülsenfrüchten, namentlich Hirse), welche als Dungmittel für die Zuckerrohr-Plantagen Verwendung finden. Dieser für Swatow wichtige Einfuhrsartikel kommt aus den nördlichen Vertragshäfen, zum größten Theile von Newchwang, und wird beinahe durchaus an Bord von deutschen Schiffen nach Swatow verfrachtet. Im Zusammenhange mit diesem Einfuhrsartikel steht der vorwiegende Artikel der Ausfuhr von Swatow, der Zucker. Ein Blick auf die vorstehenden Zahlengruppen zeigt, dass die Ausfuhrswerte dieses Erzeugnisses über zwei Drittheile der gesammten Ausfuhrswerte betragen. Die Zuckerausfuhr von Swatow richtet sich hauptsächlich nach den nördlichen chinesischen Häfen, Newchwang, Tientsin, Chefoo, Shanghai, und den Yangtsekiang-Häfen bis Hankow. Die unraffinirten Sorten, welche an diesen Orten Absatz finden, halten den Zuckerhandel von Swatow aufrecht; die Verwendung des Productes zur Erzeugung feinerer Sorten aber wird durch mehrfache Umstände wesentlich behindert. Der in Swatow raffinirte Zucker wird durch Ausfuhrszölle zu sehr belastet, um die Concurrenz mit dem gleichen, im benachbarten Hongkong gewonnenen

Erzeugnisse bestehen zu können, und Zuckerraffinerien, welche in Swatow errichtet wurden, sind oft durch geraume Zeit hindurch zu gänzlicher Einstellung ihrer Thätigkeit gezwungen. Dies war z. B. der Fall mit dem großen, zu Swatow bestehenden Etablissement der *China Sugar Refining Company*, welches nun schon seit der Mitte des Jahres 1886 zur Unthätigkeit gezwungen ist. Ein Ausweg bot sich in früheren Jahren in der Weise, dass das Rohproduct an die Raffinerien von Hongkong geliefert wurde. Aber da trat bald die für Swatow unbesiegbare Concurrenz des javanischen Rohzuckers in den Weg. Dieser soll schon an und für sich besserer Qualität sein, als jener, welcher in dem District von Swatow gewonnen wird; dazu kommt, dass weder das in Hongkong zur Verarbeitung gelangende Rohproduct, noch der zur Ausfuhr kommende raffinirte Zucker in dem dortigen Freihafen irgend einer vertheuernden Zollgebür unterliegt. Hongkong hat dadurch nahezu gänzlich aufgehört, zu den Abnehmern des Hauptausfuhrproductes von Swatow zu zählen. Noch im Jahre 1884 gingen 56,635.656 Pfd. Rohzucker von Swatow nach Hongkong; diese Mengen nahmen in den drei folgenden Jahren rapid ab: 1885: 22,508.654 Pfd.; 1886: 9,646.623 Pfd.; endlich 1887: 3,681.307 Pfd. Als aber im Jahre 1888 die Preise des Java-Productes etwas höhere wurden, zeigte sich sofort wieder eine Steigerung des von Swatow nach Hongkong verschifften Rohzuckers um ca. 10.000 Piculs (1,333.333 *Ø*.).

Es ist sehr fraglich, ob eine Besserung der Verhältnisse für den Zuckerdistrict von Swatow in absehbarer Zeit erwartet werden darf. Es ist sogar der Zustand keineswegs undenkbar, dass die billig arbeitende, alle neuen technischen Hilfsmittel sofort ausnützende, stets fortschreitende, durch das Prämiensystem geschützte[1]) und ermunterte europäische Rübenzuckerfabrication, mit der Zeit dem chinesischen Rohrzucker von Swatow seine letzten Märkte streitig zu machen beginnen könnte.

---

[1]) „*During the past year*", schreibt Consul Mansfield am 27. April 1887 an den Marquis von Salisbury „*the price of sugar in Swatow has been above the London market rate, even without taking the expense of shipement in consideration. It is scarcely necessary to mention that the initial cause of the ow level of prices on the London market, has been the excessive supplies of beet sugars imported under the bounty system, which have affected the prices of all classes of sugar in every part of the world.*"

# 10. Amoy.

*NAUTILUS: 20. Mai bis 23. Mai 1885.*
*AURORA: 13. Mai bis 21. Mai 1887.*

---

Der Vertragshafen von Amoy liegt im Districte von Tung-ngàn, im südlichen Theile der Provinz Fukien, an der Straße von Formosa. Als Seehandelsplatz gehört Amoy zu jenen Punkten der chinesischen Küste, deren Ruf am frühesten in entfernte Regionen gedrungen war; schon im achten Jahrhunderte sollen die Kaufleute von Amoy Beziehungen nicht allein mit dem ostasiatischen Archipel, sondern auch mit Indien und selbst Persien unterhalten haben. Europäische Handelsniederlassungen bestanden hier noch vor jener Zeit, zu welcher der kaiserliche Hof — wie es heißt, um die verhassten Fremden möglichst weit von der Residenz zu wissen — den gesammten Handel der Fremden nach Canton wies. Doch hörten selbst damals die fremden Beziehungen zu Amoy nie vollständig auf; zu Gunsten der Spanier waren Ausnahmen von Seite Chinas gestattet worden, und ab und zu fand wohl auch ein und das andere Schiff von nichtspanischer Flagge Zulass im Hafen von Amoy. In dem Kriege, welcher zum Vertrage von Nanking führte, ward Amoy von den Engländern, nach einem kaum ernstlich zu nennenden Widerstande, unter äußerst geringen Verlusten seitens der letzteren mit Waffengewalt eingenommen; seit dem erwähnten Vertrage, welchem nach und nach die gleichen Verträge seitens aller seefahrenden Nationen folgten, zählt Amoy zu den für den fremden Handel geöffneten Häfen.

Im Gegensatze zu den meisten anderen der chinesischen Vertragshäfen, die an mächtigen Wasseradern liegen, welche den Warenverkehr von dem Hafen bis tief ins Landesinnere zulassen, aber zugleich Hindernisse und Schwierigkeiten für den Verkehr der ankommenden und abgehenden Seeschiffe darbieten, ist Amoy ohne jede Schwierigkeit von der See aus zu erreichen, während die zwei Flüsse, die bei Amoy münden, durch ihre natürliche Beschaffenheit nur in sehr beschränktem Maße zur Communication mit dem Innern beizutragen vermögen.

Der Hafen wird von einer Gruppe von Inseln und Eilanden gebildet, auf deren größten die Stadt Amoy liegt; die Niederlassung der Fremden befindet sich auf dem schönen Eilande Kulangseu, der chinesischen Stadt gegen-

über. Man unterscheidet einen äußeren und einen inneren Hafen. Das Anegeln des äußeren Hafens ist, wie gesagt, mit keinen besonderen Schwierigkeiten verbunden; Schiffe, die von Süden kommen, finden allerdings östlich der Chanchat-Riffe, gerade in ihrer Route, eine gefährliche Untiefe von nur 8′ Wasser; doch berichtet Linienschiffskapitän Müller, dass diese Untiefe leicht und mit aller Sicherheit vermieden werden kann, wenn man die Insel Cap (zwischen Little Quemoy und Amoy) und die zwischen Tae-tan und Little Quemoy liegende kleine unbenannte Insel entsprechend als Leitmarken benützt. Diese Inseln sind, nach dem Berichte des genannten Schiffscommandanten, bei einigermaßen sichtigem Wetter mindestens auf 12 Meilen Entfernung mit Sicherheit zu unterscheiden, da sie sich durch ihre steile, gedrungene Form von den benachbarten flachen Küstenstrichen sehr gut abheben. Um frei von der gedachten Untiefe zu segeln, sind nun die beiden Eilande in Deckung, oder die Cap-Insel westlich offen von der unbenannten Insel solange zu halten, bis die Taepan-Spitze nördlich von Tsing-sen sich öffnet[1]).

Der innere Hafen von Amoy weist mehrere Untiefen auf, doch ist für entsprechende Lotsung gesorgt. Die eigenthümliche Beschaffenheit des Grundes gibt zwar keinerlei Grund zur Besorgnis, dass die Anker triftig werden könnten; wohl aber hat man oft beim Lichten der Anker Schwierigkeiten zu überwinden (siehe Seite 45), und nicht allzu selten gehen dabei Anker und Kette verloren. Es heißt, dass der felsige Untergrund des Ankerbodens Formationen in der Gestalt von Erdpilzen aufweisen soll, eine Ansicht, die durch das Vorkommen ähnlicher Felsformen auf den steilen und zerklüfteten Abhängen des Eilandes Kulangseu an Wahrscheinlichkeit gewinnt. Wenn nun eine Ankerkette infolge der Schweibewegungen des Schiffes sich um den Stamm eines solchen pilzförmigen Felsstückes geschlungen hat, ist es meistens nur ein glücklicher Zufall, wenn es gelingt, die Kette frei zu bekommen und den Anker lichten zu können.

Die Stadt Amoy liegt auf dem südlichen Theile der gleichnamigen Insel, welche an 40 Meilen (engl.) im Umfange hat. Außer dieser Stadt, in welcher man zwei Haupttheile, innere und äußere Stadt genannt, unterscheidet, trägt die Insel noch eine bedeutende Zahl kleiner, dorfähnlicher Anwesen. Die Bevölkerungszahl dieser nicht zur Stadt zählenden Gemeinden der Insel wird ziemlich übereinstimmend mit etwa 100.000 angegeben; rücksichtlich der Bevölkerungszahl der Stadt aber stehen den älteren Angaben von 250.000—300.000 Einwohnern die neueren Schätzungen von etwa 96.000 (95.600 nach der »*Directory*«) entgegen. In der Nähe der Stadt hat der Lungkiang oder Drachenfluss, oft auch Amoyfluss genannt, seine Mündung. Dieser Fluss vermittelt den Verkehr nach der westlich landeinwärts gelegenen großen Stadt Chinchew. Der zweite Fluss, welcher nahe bei Amoy mündet, ist bei Niedrigwasser und selbst bei der täglichen Ebbezeit vollkommen unfahrbar.

Die Befestigungen von Amoy werden vom Fregattenkapitän v. Spetzler als in unverkennbarem Verfalle befindlich bezeichnet. Eine geringe Truppenmacht bildet die Besatzung der Forts und Garnison der Stadt.

Die Stadt bietet, vom Hafen aus gesehen, keinen unfreundlichen Anblick dar; die hohen Hügel, an die sie sich lehnt, die zahlreichen, mitunter mit Pagoden besetzten Eilande, welche den Hafen umsäumen, geben ein

[1]) Siehe »Hydrographische Nachrichten«, 30—220, 1887, Nr. 84.

malerischeres Bild, als man es an der chinesischen Küste sonst zu finden gewohnt ist. Aber es ist wenig verlockend, die Stadt selbst zu betreten; die Bevölkerung ist zwar artig und entgegenkommend und hat nichts mit der turbulenten Art der Bewohner von Canton gemein; aber Amoy ist, selbst unter den Chinesen, als eine hervorragend unreine Stadt bekannt. Sie bietet auch keine Merkwürdigkeiten dar, deren Besuch die Wanderungen durch die cloakenähnlichen Straßen lohnen würde.

Das Gegentheil der Chinesenstadt bildet die Fremdenniederlassung auf dem Eilande Kulangsen. Das kleine Eiland, etwas über eine englische Meile lang und noch etwas weniger breit, ist durch das Vorkommen von Granitmassen bemerkenswert, welche über dasselbe gleichsam verstreut sind und in der Mitte des Eilandes eine Höhe von 302′ erreichen. Prächtige Gärten umschließen die villenartigen, mit allem Comfort versehenen Behausungen der Fremden, deren Zahl hier an 260 beträgt.

Das Klima von Amoy erfährt sehr verschiedene Beurtheilungen, insoferne die sanitären Verhältnisse dabei den Maßstab abgeben. Die diesfälligen Erkundigungen des Fregattenkapitäns v. Spetzler wurden dahin beantwortet, dass intermittirende und bösartige remittirende Malariafieber in Amoy endemisch seien und Dyssenterie und Cholera alljährlich, namentlich unter den Eingeborenen, auftreten. Dennoch heißt es häufig, das Klima von Amoy sei ein recht günstiges; und Kulangsen speciell wird vielfach als der für Fremde gesündeste Aufenthaltsort an der ganzen chinesischen Südostküste angesehen. Man hat hier im allgemeinen während der Dauer von fünf Monaten warmes und klares Wetter, drei Monate Nässe und einen Monat variablen Wetters. Im Jahre 1883 betrug die Mitteltemperatur der heißesten Periode, von Juni bis September 29° C. Während der Wintermonate begrenzen 29° und 7° C. die Temperaturen. Der jährliche Regenfall beträgt an 44 Zoll (engl.). Reiche Quellen guten Trinkwassers kommen sowohl auf Kulangsen als auf der Insel Amoy zahlreich vor. Die natürlichen Verhältnisse wären also im ganzen in sanitärer Beziehung recht günstige, und die Krankheiten, welche namentlich unter den Eingeborenen vorherrschen, mögen zu nicht geringem Theile durch die ganz außerordentliche Unreinlichkeit der engen und winkeligen Chinesenstadt hervorgerufen und verbreitet werden. Amoy besitzt, wie Fregattenkapitän v. Spetzler meldet, ein chinesisches Spital für etwa 80 Kranke, zu dessen Unterhalt die Europäer beitragen; die Kranken werden daselbst unentgeltlich behandelt und verpflegt. Vier chinesische Ärzte versehen den Dienst, zu dessen Oberleitung ein englischer Arzt das Hospital zweimal wöchentlich besucht.

Auf Kulangsen, wo die sanitären Verhältnisse infolge der besseren Anlage der Wohnungen, der allenthalben herrschenden Ordnung und Reinlichkeit natürlich weit bessere sind als in Amoy, besteht ein kleines, auf 14 Kranke berechnetes Hospital für Europäer. Dasselbe ist Eigenthum eines englischen Arztes.

In ihrer Lebensweise wissen die hier lebenden Engländer den Einflüssen des Klimas entgegenzuwirken; die zahlreichen *Cricket-* und *Lawn-tennis*-Anlagen beweisen, dass man fleißig den nöthigen körperlichen Übungen huldigt, welche der gefährlichen Erschlaffung vorbeugen und zu angenehmem gegenseitigen Verkehre führen.

Die rege Geselligkeit unter den hier lebenden Europäern macht überhaupt das Leben in der Fremdencolonie von Amoy zu einem sehr angenehmen; sehr beliebt sind hier auch die ausnehmend ergiebigen Jagden, doch ist der

Jagdsport nicht ganz ungefährlich, denn am Festlande sind Begegnungen mit Tigern von ganz besonderer Größe und Wildheit keine Seltenheit.

Amoy besitzt drei Granitdocke, deren größter 310 engl. Fuß lang und 60 Fuß breit ist; die Sohle dieser Docks ist nicht sehr tief gelegt worden, da man zum Ein- und Ausdocken der Schiffe den bedeutenden, durch die tägliche Flut hervorgebrachten Niveau-Unterschied ausnutzen kann. Dieser beträgt 14—18′. In Verbindung mit den Docks steht ein technisches Etablissement, in welchem Maschinenreparaturs-Arbeiten bewirkt werden können. Kohlen sind erhältlich; zur Zeit der Anwesenheit Sr. M. Schiffes NAUTILUS (1885) waren 10.000 *t* am Lager; die Preise waren 10 $ per Tonne für australische, 8 $ für japanische Kohle. Anderer Schiffsproviant war zu beiläufig denselben Preisen erhältlich wie in Hongkong, doch bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler, dass nur sehr geringe Quantitäten aller Artikel am Lager waren.

Diese Thatsache darf befremden, wenn man berücksichtigt, dass der Schiffsverkehr in Amoy ein sehr reger ist, und die tausendfältigen Artikel, welche bei den *Ship-Chandlers* zum Verkaufe gelangen, hier ziemlich sicheren Absatz finden müssen. Allerdings ist Amoy für die weitaus größte Zahl der Schiffe, welche diesen Hafen berühren, nur eine Zwischenstation, in welcher sie nicht jene längeren Aufenthalte nehmen, die gewöhnlich zu vollständiger Ergänzung des Proviants, des Materials u. s. w. benützt zu werden pflegen.

Hinsichtlich des Schiffsverkehres im Hafen von Amoy, soweit die ausländische Rhederei in Betracht kommt, weist im Decennium 1863—1872 das Jahr 1871 die größten, das Jahr 1868 die geringsten Ziffern auf. Diese waren:

Im Jahre 1868: 426 eingelaufene, 420 ausgelaufene Schiffe mit 157.170 und 154.477 *t* Gesammtgehalt, also 846 Schiffe mit 311.647 *t* als Gesammt-Schiffsbewegung.

Im Jahre 1871: 566 eingelaufene, 551 ausgelaufene Schiffe mit 215.651 und 219.038 *t* Gesammtgehalt, also 1144 Schiffe mit 434.689 *t*.

Im Jahre 1870 wurde die größte Ziffer des Gesammt-Tonnengehaltes notirt mit 448.741 *t*, welche sich aber auf nur 1108 ein- und ausgelaufene Schiffe vertheilte.

England mit etwa der Hälfte, Deutschland mit etwa einem Viertheile der Schiffe nahmen die ersten Stellen in diesem fremden Schiffsverkehre ein. Bemerkenswert ist im Vergleiche mit den Verhältnissen der Gegenwart der damals noch sehr bedeutende Antheil, welcher der Segelschiffahrt zukam. Obwohl uns diesfällig nur die Angaben über jedes zweite Jahr, nämlich jene über die Jahre 1864, 1866, 1868, 1870 und 1872 zugebote stehen, setzen wir die betreffenden Zahlen doch hieher, da sie auch darüber ein Bild geben, wie sich das Verhältnis der Segel- zur Dampfschiffahrt damals schon zu Gunsten der Dampfschiffahrt zu verschieben begann.

Es verkehrten im Hafen von Amoy:

Im Jahre

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1864 | 967 | Segler | von | 276.526 | *t* | gegen | 349 | Dampfer | mit | 152.303 | *t* |
| 1866 | 783 | „ | „ | 233.072 | „ | „ | 481 | „ | „ | 220.749 | „ |
| 1868 | 504 | „ | „ | 138.997 | „ | „ | 342 | „ | „ | 172.650 | „ |
| 1870 | 603 | „ | „ | 178.718 | „ | „ | 505 | „ | „ | 270.023 | „ |
| 1872 | 636 | „ | „ | 170.049 | „ | „ | 603 | „ | „ | 325.390 | „ |

Während der jüngst verflossenen Jahre hingegen finden wir folgende Schiffahrtsbewegung im Hafen von Amoy:

Eingelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 [1] | 884 Schiffe | mit | 684.585 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 705 Dampfer | „ | 624.002 | „ | „ | |
| | 179 Segler | „ | 60.583 | „ | „ | |
| „ „ 1886 | 996 Schiffe | „ | 790.623 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 845 Dampfer | „ | 736.294 | „ | „ | |
| | 151 Segler | „ | 54.329 | „ | „ | |
| „ „ 1887 | 939 Schiffe | „ | 800.790 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 790 Dampfer | „ | 744.239 | „ | „ | |
| | 149 Segler | „ | 56.551 | „ | „ | |
| „ „ 1888 | 881 Schiffe | „ | 789.264 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 757 Dampfer | „ | 739.058 | „ | „ | |
| | 124 Segler | „ | 50.206 | „ | „ | |

Ausgelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 877 Schiffe | mit | 681.183 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 703 Dampfer | „ | 622.934 | „ | „ | |
| | 174 Segler | „ | 58.249 | „ | „ | |
| „ „ 1886 | 999 Schiffe | mit | 791 897 | *t* | Ges,-Gew., | worunter |
| | 846 Dampfer | „ | 736.801 | „ | „ | |
| | 153 Segler | „ | 55 096 | „ | „ | |
| „ „ 1887 | 942 Schiffe | „ | 802.587 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 790 Dampfer | „ | 744.505 | „ | „ | |
| | 152 Segler | „ | 58.082 | „ | „ | |
| „ „ 1888 | 882 Schiffe | „ | 790.344 | *t* | Ges.-Geh., | worunter |
| | 759 Dampfer | „ | 740.920 | „ | „ | |
| | 123 Segler | „ | 49 424 | „ | „ | |

Auch in Amoy, wie in Swatow, ist das Verschiffungsgeschäft von Coolies ein lebhaftes und beschäftigt einen großen Theil der Schiffe, namentlich der Dampfer, welche den Hafen von Amoy anlaufen. Die Schiffe der verschiedenen Flaggen (hauptsächlich der englischen und deutschen) welche dem Emigrationsgeschäfte dienstbar sind, unterliegen strengen Vorschriften, welche von den betreffenden staatlichen Behörden erlassen sind, und deren Beobachtung in den Ein- und Ausschiffungshäfen von den Localbehörden und Consulaten controlirt werden. Mitunter erscheint es aber nöthig, um die eigene Schiffahrt gegen

---

[1] Im Jahre 1884 hatte die Gesammtschiffahrtsbewegung (ein- und auslaufende Schiffe) um 120.093 *t* Gesammtgehalt weniger betragen als im Jahre 1885; 107.552 *t* der Zunahme im Jahre 1885 entfielen auf die englische Flagge, mit einem Zuwachs von 40 eingelaufenen und 50 ausgelaufenen Dampfern. Man verdankte diese bedeutende Zunahme des englischen Schiffsverkehrs gewissen Erleichterungen, welche das Gouvernement der *Straits Settlements* den, seiner Jurisdiction unterstehenden Dampfern, bezüglich der Art des Transportes von Deckpassagieren — *Coolies* — von Amoy aus, zugestanden hatte.

jene einer anderen Flagge nicht in Nachtheil zu bringen, die bestehenden Vorschriften in erleichterndem Sinne zu amendiren. Die englischen Schiffe befanden sich jahrelang im Nachtheile gegen die deutschen, bis in der angedeuteten Weise eine Gleichheit hergestellt worden ist. Vom geschäftlichen Standpunkte ist es für die Coolieschiffe das Wichtigste, eine möglichst große Zahl von Passagieren an Bord nehmen zu dürfen, denn die Preise, welche der Einzelne für die Überfahrt zu entrichten hat, sind der Natur der Sache nach nur geringe und werden noch durch die Concurrenz gedrückt. Von Amoy bis Singapore zahlt z. B. der Coolie für die Reise einschließlich der Verköstigung nur 5 $. An der Verköstigung kann das Schiff nicht viel verdienen; die Rationen sind durch Vorschriften auf das Genaueste festgestellt und in genügender Reichlichkeit bemessen. Etwas sonderbar erscheint die Thatsache, dass dem Passagierpreise von 5 $ zwischen Amoy und Singapore ein solcher von 5 $ 50 c. für jene Passagiere gegenübersteht, welche sich erst in Swatow einschiffen. Vielleicht trägt hiezu der Umstand bei, dass die Auswanderer des Districtes Swatow durchaus nicht jenen Ruf der Fügsamkeit und der Neigung zur Ordnung haben, wie jene von Amoy. Es heißt, dass es auf den meisten Schiffen nothwendig wird, die Swatower Leute von jenen, die aus Amoy kommen, abgesondert zu halten, um blutige Schlägereien und ernstliche Unordnungen zu verhindern, die stete von den ersteren provocirt werden. Die Coolies aus dem Districte von Amoy genießen auch bezüglich ihrer Arbeitsamkeit und Sparsamkeit den besten Ruf; Consul Clement W. R. Allen constatirt, dass die Geldsummen, welche von diesen fleißigen Arbeitern an die in der Heimat zurückgebliebenen Verwandten gesendet werden, jährlich mehrere Millionen Dollars erreichen. Es verdient Erwähnung, dass die Coolies des Districtes von Amoy immer mehr und mehr für diese Geldüberweisungen die Dienste der fremden Banken und Bankhäuser und der englischen Postanstalt in Anspruch zu nehmen pflegen. Sie entgehen auf diese Art dem horrenden Zinsfuße, welchen die chinesischen Geschäftsleute bei solchen Transactionen walten lassen.

Im Jahre 1886 betrug die Zahl der von Amoy weg verschifften Coolies 40.675. Davon hatten 28.565 nach Singapore und den Straits Settlements, 8365 nach Manila und 3745 nach Batavia ihren Weg genommen. Im Jahre 1887 zählte man 51.436 Eingeborne, die Amoy zur See verließen, wohl der weitaus größte Theil Coolies; 21.810 gingen nach Singapore und den Straits Settlements und 11.701 nach Manila; 9658 waren nach Formosa gerichtet. Im Jahre 1888 standen 47.891 Emigranten 23.849 Rückkehrenden gegenüber. Eine Steigerung der Auswanderung dürfte seither noch infolge des zunehmenden Bedarfes an Arbeitskräften für die Bergwerke auf der malayschen Halbinsel eingetreten sein. Die Berichte, welche über die Coolies des Districtes von Amoy, namentlich aus den englischen Straits Settlements in deren Heimat gelangen, lauten in allem befriedigend.

Im Warenhandel des Vertragshafens Amoy nehmen Opium und die überall wiederkehrenden Industrieartikel als Gegenstände der Einfuhr, der Thee (meist von Formosa eingeführt) als Gegenstand der Ausfuhr, die hervorragendeten Stellen ein.

Als Gesammtwerte des Warenhandels von Amoy werden folgende Summen angegeben:

| Im Jahre | Einfuhrswerte | Ausfuhrswerte | Wert der Wiederausfuhr |
|---|---|---|---|
| 1862 | 1,177.242 £ | 522.199 £ | 121.933 £ |
| 1863 | 2,048.036 " | 994.129 " | 92.936 " |
| 1864 | 2,276.409 " | 912.004 " | 187.261 " |
| 1865 | 2,919.313 " | 607.339 " | 275.768 " |
| 1866 | 2,701.019 " | 897.714 " | 281.539 " |
| 1867 | 2,208.182 " | 809.337 " | 229.295 " |
| 1868 | 1,669.894 " | 725.867 " | 228.846 " |
| 1869 | 2,055.802 " | 933.275 " | 262.854 " |
| 1870 | 1,915.616 " | 767.486 " | 376.693 " |
| 1871 | 1,844.066 " | 993.108 " | 371.341 " |
| 1872 | 2,119.831 " | 1,060.304 " | 438.656 " |
| 1873 | 2,172.138 " | 954 047 " | 368.731 " |
| 1874 | 2,153.156 " | 1,144.352 " | 540.202 " |
| 1875 | 2,392.000 " | 996.500 " | 678.350 " |
| 1876 | 2,613.247 " | 891.211 " | 784.898 " |
| 1877 | 2,849.323 " | 1,125.569 " | 933.463 " |
| 1878 | 2,638.377 " | 882.377 " | 798.520 " |
| 1879 | 2,959.802 " | 855.459 " | 1,056.517 " |
| 1880 | 2,995.164 " | 822.977 " | 933.480 " |
| 1881 | 3,460.253 " | 770.027 " | 928.297 " |
| 1882 | 3,815.949 " | 689.892 " | 894.226 " |
| 1883 | 3,202.856 " | 647.493 " | 992.825 " |
| 1884 | 3,257.551 " | 692.721 " | 852.659 " |
| 1885 | 3,409.350 " | 681.575 " | 950.313 " |
| 1886 | 3,007.907 " | 670.164 " | 828.434 " |
| 1887 | 3,099.399 " | 715.918 " | 774 416 " |

Der Thee nimmt, wie schon bemerkt, eine hervorragende Stelle unter den Handelsartikeln Amoys ein. Nur etwa der vierte Theil des Thees aher, der von Amoy aus zur Verschiffnng gelangt, ist anf dem chinesischen Festlande erzeugt. Drei Viertheile der Gesammtware kommen von Formosa. Nachdem die Vereinigten Staaten von Nordamerika (wo hisher der indische nnd Ceylon-Thee es zu keiner nennenswerten Concnrrenz mit dem chinesischen Prodncte hringen konnten) als Hanptabnehmer für den Theehandel Amoys anftreten, liegt für Amoy die Gefahr nahe, dass der Thee von Formosa nicht mehr lange den unnatürlichen Umweg über Amoy nach Nord-Amerika nehmen wird. Es heißt, dass der Gonvernenr von Formosa, ein sehr fortschrittlich gesinnter Mann, die Förderung directer Theeausfuhr von Keelong nach S. Francisco ernstlich ins Ange gefasst hat. Im Jahre 1887 exportirte Amoy 162.211 Piknls Thee; davon entfielen 120.338 Piknl anf die Wiederansfuhr von Formosa-Thee, und davon gingen 99.195 Piknls (*Oolong*) nach den Vereinigten Staaten, nebst weiteren 1592 Piknls eigentlichen Amoy-Thees, ebenfalls *Oolong*-Sorte.

Unter den Gegenständen der Einfuhren nimmt das Opinm einen hervorragenden Platz ein; Amoy versieht damit den südlichen Theil der Provinz Fukien nnd führt auch ansehnliche Qnantitäten des eingeführten

Productes nacb anderen Häfen aus. Die Verschiedenheit uud Variabilität der localen Stenerzuschläge — des *Lekin* oder *Likin* — welcbe von den Provinzgonvernements meistens in Pacht gegehen wurden, gestaltete den Handel in Opium zu einer sehr complicirten und oft gewagten Speculation, und drängte auch vielfach zum Schmuggel. Bis znm Jahre 1886 war die *Lekin*-Gebür auf Opium in der Provinz Kuangtung eine geringere als in Fukien; deshalb wurde sehr viel Opium über die Landesgrenze heider Provinzen geschmuggelt, und die Opiumeinfuhr Swatows nabm um den Ausfall zu, welchen jene vor Amoy zeigte. Seit 1886 haben die Pächter des *Lekin* für die Provinz Kuangtung auch den Pacht für Fukien an sich gebracht. Der innere Schmuggel hat damit aufgehört, uud seither ist auch durch neuere Bestimmnngen die Einhebung des *Lekin* an die kaiserlichen Zollhehörden übergegangen. Namentlich durcb letztere Maßnahmen ist dem Opiumscbmuggel das Handwerk beinahe gänzlich verdorhen worden. Trotzdem zeigt sich eine Ahnahme in den Einfuhren des indischen Opiums, welche Abnahme nun nicht mebr auf die Wirknngen des Schmuggels zurückgeführt werden kann. Von den heiden Hauptsorten iudischen Opiums, Malwa nnd Benares, sind die in Amoy constatirten Einfuhrsmengen von 2858 uud 5186 Pikuls im Jahre 1884, auf 1225 und 4038 Piknls im Jahre 1887 gesuuken. Der Grund für diese Ahnahme der Opiumeinfuhr ist nun leider nicht etwa der, dass das schädlicbe Laster des Opiumgenusses im Districte von Amoy im Ahnehmeu hegriffen wäre; der Grund ist ein anderer, aber ein solcher, welcher deu englischen Opiumhandel an der Wurzel bedroht, so dass Consul Forrest in seinem Berichte über das Jahr 1887 das vollständige, wenn auch nur nach und nach eiutretende Aufhören dieses gewinnbringenden Handelszweiges prognosticirt. „*That the decay of the opium importation will continue until the business has entirely ceased, I have no doubt.... Indian opium is dying an easy but sure death*“. — Die Chinesen faugen nämlich an, Opium in großen Mengen selbst zu erzeugen, oder richtiger, sich an den Genuss des — allerdiugs minderwertigen — inländischen Productes immer mehr nnd mehr zu gewöhnen. Seit die kaiserliche Regierung den Provinzialbehörden die Einhebnng des *Lekin* anf das fremde Opinm entzogen und an sich genommen hat, fördern diese Behörden den Opiumhau, dessen Product sie nach Belieben bestenern können, ohne für den Ertrag in der Weise Rechenschaft schnldig zu sein, wie für den ihnen jetzt von den kaiserlichen Zollbehörden zugewiesenen Antheil am Ertrage des *Lekin* auf fremdes Opium; über diesen Antheil muss Rechenschaft abgelegt werden, allerdings nnr, „*as far as such things are accounted for in China*“, wie der früher genannte Consul treffend bemerkt. Aher immerhin begegnet sich bier das Interesse der — stets geldhedürftigen — chinesischen Provinzial- nnd Localhehörden, mit der Befriedigung eines immer mebr um sich greifenden Geschmackes in der Bevölkerung. Es wird zwar vielfach behauptet, dass der eingefleischte Opiumraucher von dem Genusse des indischen Opiums, an dessen Geschmack u. s. w. er sich einmal gewöhnt hat, nie lassen werde uud könne; aber nichtsdestoweniger wird der Übergang zum Genusse von einheimischem Opium thatsächlich auch von solchen Consumenten schon gemacht, indem gegenwärtig dort, wo nicht etwa schon das fremde Product gänzlich enthehrt wird, doch ausgiebige Mischnngen von chinesischem nnd indischem Opinm in Gehrauch kommen. Genaue statistische Daten über die einheimische Opinmerzeugung zu gewinnen, ist allerdings schwer, wenn nicht unmöglicb; doch versichert Consul Forrest, dass die

Ernte des Jahres 1887 in den beiden Districten von An-Hsi und Tung-An 40.000 *catties* betragen habe, was 10.750 *catties* des zum Gebrauche präparirten Narcoticums gleichkomme, und zu 50 Cents die Unze oder 800 $ den Pikul, etwa einen Wert von 140.000 $ vorstelle. Die nächstfolgende Ernte schlug der genannte Berichterstatter auf den Wert von mindesten 200.000 $ an.

Sicherlich wäre es eine höchst bemerkenswerte Erscheinung in der Entwicklung der fremden Handelsbeziehungen zu China, wenn das Opium, dem eine so große Rolle bei den Ursachen zufiel, die zum Erzwingen freien Handels mit China führten, in nicht zu ferner Zukunft aus der Reihe der Gegenstände fremder Einfuhren nach China gänzlich verschwinden, oder doch auf einen gänzlich unbedeutenden Platz herabgedrückt werden sollte.

## 10. Tamsui.

*AURORA, 26. bis 27. Mai 1887.*

---

Im äußersten Norden der Insel Formosa finden wir die beiden Hafenorte Tamsui und Keelong; unter gemeinsamer Jurisdiction und Verwaltung stehend, werden diese beiden Häfen, von welchen der erstgenannte dem fremden Handel in gleicher Weise offen steht, wie die übrigen chinesischen Vertragshäfen, während von Keelong aus nur die Verschiffung der Producte nahe gelegener bedeutender Kohlenwerke stattfinden darf, meistens zusammen als einer der im chinesischen Machtbereiche für den fremden Handel eröffneten Punkte angesehen. (Ein ähnliches Verhältnis besteht zwischen den im südlichen Theile der Westküste Formosas liegenden Orten Takow und Taiwanfoo oder Taiwan, weshalb, je nach der Art der Zählung, die Angabe der Anzahl der chinesischen Vertragshäfen an verschiedenen Orten verschieden ist und zwischen 19 und 21 schwankt. Die neu errichteten Zollstationen zu Kowloon und Lappa — siehe Cap. 7 — werden die Variabilität dieser Zahl wohl noch weiter alteriren.)

Tamsui liegt nahezu unter der gleichen geographischen Breite mit Foochow, der kürzeste Seeweg führt von Tamsui nach eben diesem großen Handelshafen der chinesischen Festlandsküste. Aber nicht Foochow ist es, an welches Tamsui sich in commerzieller Richtung angeschlossen hat, sondern das weiter südlich gelegene, von uns eben besprochene Amoy beherrscht die Handelsthätigkeit von Tamsui; der letztere Ort sammelt die Erzeugnisse des nördlichen Formosa und liefert sie nach Amoy, welches gewissermaßen als Entrepot für diese Erzeugnisse auftritt und sie dem Welthandel sowohl, als dem chinesischen Zwischenhandel zuführt.

Tamsui selbst ist ein kleiner, unansehnlicher, schlecht gebauter und unreinlicher Ort von 15.000—18.000 Einwohnern. Die Fremdencolonie daselbst ist eine sehr kleine, aus dem englischen Consul, den Beamten der kaiserlichen Zölle, einigen Missionären und den Vertretern von einigen Handelsfirmen aus Amoy bestehend. Diese Vertreter sind meistens auch mit der Honorarconsularwürde des einen oder anderen Staates bekleidet; der englische Consul versieht zugleich die Consulatsgeschäfte für Österreich-Ungarn, Deutschland und Spanien.

Die Umgebung von Tamsui ist eine fruchtbare, und gilt in landschaftlicher Beziehung, namentlich der reichen Vegetation wegen, als anmuthig. In den Niederungen des Tamsui-Flusses herrschen Reisfelder vor; auf wenige Meilen Entfernung von der Stadt trifft man Zuckerrohr-Plantagen an. Weite Dünen begrenzen den Seestrand; sowohl die Niederungen als die nahen hügeligen Partien bieten den hieher exilirten Europäern eine ergiebige Jagd als — einzige — Zerstreuung.

Der Hafen, aus dem untersten Theile des Flusslaufes bestehend, ist völlig landumschlossen, aber trotzdem in nautischer Beziehung ein sehr ungünstiger; nicht allein ist er durch eine gefährliche Barre für alle Schiffe von einigermaßen größerem Tiefgange beinahe immer unzugänglich gemacht, sondern auch der Ankergrund ist ein sehr unverlässlicher, und die zahlreichen Untiefen, von schlammig-sandiger Beschaffenheit, sind ihrer Lage und Wassertiefe nach steten Veränderungen unterworfen. Auf der Rhede, außerhalb der Barre, sind die Schiffe allen Unbilden des Wetters ausgesetzt, und die Communication mit dem Lande ist da oft wegen des hohen Seeganges über der Barre ganz unthunlich. Es ist nichts Seltenes, dass größere Schiffe, welche eben des herrschenden Wasserstandes wegen die Barre nicht passiren können, Tamsui unverrichteter Dinge wieder verlassen müssen. (Vergl. S. 241.) Der Ankerplatz vor Keelung, obwohl nach Norden offen, hat bessere Verhältnisse; durch theilweise Baggerungen und Bau eines Wellenbrechers gegen die von Norden eindringende See, könnte hier ein allen Erfordernissen genügender Handelshafen hergestellt werden. Es ist demnach auch das Bestreben des jetzigen Gouverneurs von Formosa, eines höchst fortschrittlich gesinnten Mandarins (seit d. J. 1886 ist die, lange Zeit hindurch vorbereitete Trennung Formosas von der Provinz Fukien durch Einsetzung eines eigenen Gouverneurs mit seinem Stabe von Beamten durchgeführt) dahin gerichtet, für die in Keelung nöthigen Hafenbauten die erforderlichen Fonds bewilligt zu erhalten; die weitere Absicht geht dahin, die Producte des nördlichen Formosa nach Keelung zu leiten und hier einen Seehandelsplatz zu schaffen, welcher selbständig in das Getriebe des Welthandels einzutreten vermögen soll, so dass das Verhältnis der commerziellen Unterordnung und Abhängigkeit gegen Amoy ein Ende finden möge. Als ersten Schritt, um die selbständige Handelsthätigkeit Formosas zu ermöglichen, erkannte der Gouverneur die Einfügung der Insel in das die Welt umspannende Telegraphennetz; die telegraphische Verbindung mit dem Festlande wurde in Peking als Maßregel von eminentem militärischem Werte dargestellt, und die Sorge, welche man in China seit den Ereignissen des Jahres 1884 der Hebung aller Vertheidigungsanstalten zuwendet, wurde zur Ursache, dass seit dem 8. October 1887 Formosa mit Nord-Amerika — dem Hauptabsatzgebiete seiner Producte — telegraphisch verkehren kann, und demnach auch jetzt schon imstande wäre, commerzielle Transactionen direct vorzunehmen. Keelung soll zum Ausfuhrshafen für diesen directen zukünftigen Handel gemacht werden; mit Tamsui sowohl, als mit dem Hauptstapelplatze des Theehandels von Formosa, der Stadt Twa-Tu-Tia, etwa 15 Meilen (engl.) südöstlich und flussaufwärts von Tamsui gelegen, und mit der in nächster Nähe von Twa-Tu-Tia befindlichen, neu angelegten Gouvernementshauptstadt Tai-Pei-Foo, ist Keelung durch Landtelegraphen bereits verbunden, und es wird diese Verbindung bis nach Taiwanfoo fortgesetzt werden. Eine Eisenbahn ist schon seit mehreren Jahren im Bau, welche von Keelung nach Twa-Tu-Tia, wie schon angedeutet, der Haupt-

handelsstadt Formosas, und von da nach Taiwan führen soll; auf halbem Wege dieser bedentenden Eisenbahnstrecke ist eine nene Stadt, Chang-Hwa, zn gründen beabsichtigt. Diese Eiseubahn wird die ganzen fruchtbaren nnd erzengnisreichen, ansgiebig bevölkerten Regionen des westlichen, chinesischen Theiles von Formosa durchziehen, nnd die Handelsgüter, die hier erzengt werden, nach den Häfen führen. Allerdings hat der thätige, in gänzlich unchinesischer Weise den Einrichtungen der westlichen Civilisation geneigte Gouvernenr mit den größten Schwierigkeiten bei der Ausführung seiner weitreichenden Pläne zn kämpfen; nicht zu den geringsten zählt der Mangel an ausreichendem Capitale; auch bringt es viel Hiudernisse mit sich, dass den enropäischen Technikern, von den ihnen zugewiesenen chinesischen Arbeitskräften — meist Militär — häufig nicht der nöthige Grad von Unterordnnng entgegengebracht wird. Ein wichtiger Tunnelbau, nicht weit von Keelung, war z. B. Truppenahtheilungeu zugewiesen worden, welche nnter Commando eines Generals standen; dieser wollte sich den Anordnungen des englischen Ingenieurs nicht fügen, und dor Tunnel missglückte zn wiederholtenmalen; infolge der trotz häufiger Warnnngen stets nnterlassenen Pölznngen, fanden häufige Einstürze statt, welche auch zahlreiche Menschenleben kosteten [1]).

Die reichen Kohlenminen in der Nähe von Keelung stehen, sowie die Eisenbahnbauten, in technischer Richtung unter der Leitung von Ausländern; aber der Chef des Kohlenwerkes, Mr. Matheson, von Consul Giles (im Berichte vom 30. Jannar 1888) als ein ganz eminenter Fachmann geschildert, konnte der, alle Gewinstchancen der Werke aufzehrenden Corruption der chinesischen Unterbeamten erst theilweise Herr werden, als er vom Gonverneur,

---

[1]) *„The only difficulty between Ta-Pei-Foo and Keelung is a tunnel 300 yards long through sandstone and shale. Work was begun in the spring of 1887 the labourers beeing soldiers aeting under offieers with no previous experienee of tunnelling, the foreign officers beeing allowed no authority. Bad slips oecured, and the Chinese wanted to give up the plan of a tunnel and make an open cutting 200 feet deep. In the autumn 1887 this site was given up, and work was begun on another route laid out by Mr. G. Murray Campbell, then ehief engineer. The work was put in the charge of a native general, who knew nothing about what he was doing, and who eommeneed work at the north end, 14 feet too high. At the south end, although the strata were treacherous, scareely any timber was used, the result beeing that in September 1888, many small falls culminated in a large fall of the tunnel roof and collapse of the hill side from the open. They then began to remove this débris without timbering. In December last, Mr. M. C. Matheson, the superintendent engineer, made a plan for eonstructing the tunnel through the débris, which was approved by the Governor, but immediatly set aside to let the general in command at the tunnel follow his own reckless course as before. In March 1889, Mr. H. P. Cotrell, the chief engineer just arrived from England, reported the necessity of draining, of the use of timber, and of lining with brick or stone; but, although the Governor approved, the general in charge does just what he chooses“.*

Consul F. S. A. Bourne, dessen Berichte (vom 20. April 1889, an den Marq. von Salisbury) wir diese Details entnehmen, ist wohl berechtigt, zu sagen, dass diese Thatsaehen einen Begriff von den Sehwierigkeiten zn geben geeignet sind, welchen europäisehe Ingenieure unter den Befehlen ehinesiseher Amtspersonen begegnen. Der Consul hält für jene Ingenieure, die Erfolge erringen wollen, eine Summe von hervorragenden Eigenschaften für unerlässlieh: *„Quickness, skill, and intelligence must be combined with courtesy, tact and good temper, and to this rare combination of good qualities must be added a fair share of foree of eharacter...“*, und in einer, für seine Landsleute jede Schmeichelei ausschließenden Weise fügt er bei: *„it is almost hopeless to find Englishmen who combine the qualities necessary to serve the Chinese in this capacity“.*

durch Verleihung einer chinesischen Würde, auch zum administrativen Chef des Unternehmens und Vorgesetzten der chinesischen Beamten geeignet gemacht, und als solcher bestellt worden war.

Soweit bei den Schwierigkeiten, mit welchen der fortschrittlich gesinnte Gouverneur von Formosa zu kämpfen hat, die mangelnde Unterstützung, passive oder selbst active Opposition seiner näheren chinesischen Untergebenen ins Spiel kommt, ist vielleicht auch der Verdacht nicht ganz unberechtigt, dass manche dieser letzteren in vorbedachter Absicht handeln, um dem Gouverneur zu schaden, dessen Vorgehen sosehr im Widerspruche mit den alten, geheiligten chinesischen Traditionen der Umwandelbarkeit des Bestehenden ist. So mancher an diesen Traditionen zäh festhaltende chinesische Oberbeamte mag ja das Misslingen der Pläne des Gouverneurs vom Herzen wünschen, und es als patriotische That betrachten, dazu beizutragen, den Gouverneur in Ungnade und zum Falle zu bringen. Zu den Anzeichen, welche für das Bestehen solcher, gegen den Gouverneur gerichteten Gesinnungen sprechen, gesellte sich auch noch kurz nach dessen Amtsantritte der — für chinesische Verhältnisse — sehr bedeutende Unglücksfall, dass die vom Gouverneur nach Peking abgesendete Glückwunsch-Adresse zur Thronbesteigung des jungen Kaisers, bei dem Schiffbruche des „Wan-Nien-Ching“ in Verlust gerieth, und da nun wegen Zeitmangels eine neue solche Adresse nicht angefortigt und abgesendet werden konnte, so fehlte der Name des Gouverneurs von Formosa auf der Liste jener, von der Pekinger Staatszeitung genannten Würdenträger, deren huldigende Glückwünsche von dem jungen Monarchen in Gnaden aufgenommen und mit den Zusicherungen ferneren Wohlwollens erwiedert worden waren. Es konnte dies nicht verfehlen, den Anschein zu erwecken, dass die Äußerung der kaiserlichen Gnade jenem Gouverneur vorenthalten worden sei, welcher Telegraphenlinien anlegt, Eisenbahnen baut, Straßen errichtet, allerlei Arbeitsmaschinen und Fuhrwerk aus dem Auslande kommen lässt (u. a. Sägewerke, japanische *jinrikishas*, welch letztere die chinesischen Tragsessel verdrängen), dem Gouverneur, welcher nicht allein seinen Regierungspalast, sondern sogar die Straßen seiner Hauptstadt mit elektrischem Lichte beleuchten lässt, und endlich — *last not least* — englische Schulen errichtet, in welchen er seine eigenen Söhne am Unterrichte theilnehmen lässt.

Der weitere Fortschritt auf Formosa — das Wort Fortschritt in unserem europäischen Sinne genommen — wird zunächst davon abhängen, ob der Gouverneur imstande sein wird, seinen schwierigen Posten zu behaupten, und der Pekinger Regierung gegenüber durch unzweifelhafte Erfolge den Nutzen der von ihm ins Leben gerufenen Einrichtungen nachzuweisen. Das letztere wird wohl auch für das erstere entscheidend sein; und dies umsomehr, wenn jene in ihrer Ansicht das Richtige treffen, welche behaupten, die auf Formosa zugelassenen modernen technischen Unternehmungen seien nicht sosehr als Concessionen anzusehen, welche von einem dem Fortschritt huldigenden Mandarinen, der Pekinger Regierung — unter dem Vorwande militärischer Nützlichkeit — gewissermaßen abgedrungen worden wären, als vielmehr Experimente, welche von dieser Regierung, sozusagen *in corpore vili* — zugelassen und mit Aufmerksamkeit verfolgt werden, um an ihrem Erfolge zu ermessen, inwieferne für das große chinesische Reich die allgemeine Einführung der technischen Einrichtungen der westlichen Länder von Vortheil, oder, wie bisher geglaubt, von Nachtheil sein könnte.

Einer der Maßstäbe, an welchen die chinesische Regierung diese Vortheile oder Nachtheile zu ermessen haben wird, mag zweifelsohne der finanzielle, vielleicht besser gesagt, fiscalische Erfolg sein, welcher sich auf die — an die kaiserliche Centralregierung nach Peking abfließenden — Einnahmen der Zollbehörden gründet. In dieser Richtung kommt es den Chancen des weiteren verkehrstechnischen Fortschrittes auf Formosa gewiss sehr zustatten, dass daselbst der Außenhandel und mit ihm die Zolleinnahmen schon jetzt im Aufschwunge begriffen sind, obgleich die erst in ihren Anfängen stehenden neuen Verkehrsmittel noch keinen wesentlichen Einfluss in dieser Richtung auszuüben vermögen.

Folgende Daten mögen hierüber einige Orientirung gewähren.

Die gesammten Zollerträgnisse, welche, wie wir früher (Cap. 7) gesehen haben, im Jahre 1888 598.383 H. T. betrugen, und dem Hafen von Tamsui (mit Keelung) den 10. Platz unter den 19 Vertragshäfen Chinas anweisen, hatten im Jahre 1884 erst die Summe von 297.879 H. T., im Jahre 1872 122.195 H. T., im Jahre 1863 nur 20.039 H. T. betragen.

Die gesammten Handelswerte, aus den Werten der Einfuhren und Ausfuhren zusammengesetzt, betrugen nach den Ausweisen der Verwaltung der kaiserlichen Zölle:

1863—1872, stetig steigend von 247.366 bis 1,533.337 H. T., u. zw.:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1863 | Einfuhren im Werte von | 157.258 H. T. | Ausfuhren | 90.188 H. T. |
| 1872 | „ „ „ „ | 739.608 „ | „ | 793.729 „ |

Während dieses Decenniums ist es für den Handel von Tamsui, beziehungsweise für die fortschreitende Hebung der Productionsfähigkeit des nördlichen Theiles von Formosa bezeichnend, dass das Wertverhältnis der Ausfuhren zu den Einfuhren sich stetig zu Gunsten der ersteren bessert, und im Jahre 1872 schon ein Überwiegen der Ausfuhrswerte erreicht wird.

Mit dem Beginne des zweitfolgenden Decenniums haben sich die Gesammthandelswerte gegen das Jahr 1872 schon mehr als verdoppelt, und das bedeutende Überwiegen der Ausfuhrswerte hält ununterbrochen an, wie dies die folgenden Zahlen zeigen:

| | Ausfuhren | Einfuhren | Gesammtsumme |
|---|---|---|---|
| | Haikwan Taels | | |
| 1882 | 2,553.413 | 1,449.004 | 3,982.417 |
| 1883 | 2,343.734 | 1,191.287 | 3,535.021 |
| 1884 | 2,400.657 | 1,229.722 | 3,630.379 |
| 1885 | 2,741.299 | 1,796.166 | 4,537.465 |
| 1886 | 3,411.945 | 2,022.518 | 5,434.463 |
| 1887 | 3,371.436 | 2,233.370 | 5,604.806 |
| 1888 | 3,059.324 | 2,607.080 | 5,666.404 |

In den steigenden Werten der Einfuhren nimmt das Opium einen ansehnlichen Platz ein; neben den Baumwoll- und Wollwaren u. s. w. finden wir hier unter den fremden Einfuhren Baumaterialien und Kriegsmunition mit bedeutenden Summen vertreten.

An der Steigerung der Ausfuhrswerte hat die Zunahme der Theeproduction den hauptsächlichsten Antheil, während die Ausfuhr der Kohle, aus den weiter oben angedeuteten Gründen, zeitweise auf sehr geringe Werte herabsank.

An Thee führte Tamsui im Jahre 1863 erst 3961, im Jahre 1872 19.025 Pikule (à $133\frac{1}{3}$ engl. Pfd.) aus; gegenwärtig verzeichnet man folgende Ausfuhrmengen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1880 | 12,063.450 | Pfd. | (engl.) |
| 1881 | 12,859.467 | „ | „ |
| 1882 | 12,040.447 | „ | „ |
| 1883 | 13,206.727 | „ | „ |
| 1884 | 13,156.581 | „ | „ |
| 1885 | 16,364.000 | „ | „ |
| 1886 | 16,858.933 | „ | „ |
| 1887 | 16,863.200 | „ | „ |
| 1888 | 18,099.200 | „ | „ |

Der Wert der Thee-Ausfuhr wird vom Consul Bourne für 1887 und 1888 mit 794.352 und 704.456 £ berechnet; ein indirecter Beweis für die Thatsache, dass der Theehandel hier, trotz der Zunahme seines Umfanges, mit den gleichen Schwierigkeiten rücksichtlich Abnahme in der Qualität und Preisfall zu kämpfen hat, wie an den anderen chinesischen Theeausfuhrsplätzen.

An Kohle gelangten zur Ausfuhr:

| | |
|---|---|
| 1882 | 42.202 *t* |
| 1883 | 31.818 „ |
| 1884 | 30.933 „ |
| 1885 | 5.767 „ |
| 1886 | 16.659 „ |
| 1887 | 12.301 „ |
| 1888 | 26.639 „ |

Eine entsprechende Steigerung der Kohlenproduction kann nicht ermangeln, mit Rücksicht auf die geographische Lage von Keelung, beziehungsweise Tamsui, auch noch von weitergreifenderer, als nur rein commerzieller Bedeutung für diesen Punkt zu werden.

## 12. Foochow.

*NAUTILUS, 17. bis 20. Mai 1886.*

*AURORA, 18. bis 28. November 1887.*

---

An dem nördlichen Zweiglaufe einer Gabelung des Min-Flusses, in 26° nördl. Breite und 120° östl. Länge, liegt die große Stadt Foo-Chow-Foo, gemeiniglich kurzweg Foochow genannt, die Hauptstadt der Provinz Fukien. Foochow, dessen Einwohnerzahl ziemlich übereinstimmend auf 630.000 angegeben wird, ist eine der wenigen chinesischen Städte, welchen eine gewisse Anmuth ihrer landschaftlichen Lage zugesprochen werden kann. Auf welligem Terrain erbaut, drei Hügel umschließend — deshalb auch oft die „Stadt der drei Hügel" genannt — beherrscht die Stadt Foochow die reich cultivirte Ebene, welche sie zunächst umgibt; rings um diese Ebene aber erheben sich Hügel und Berge von abwechslungsreichen Formen; die Cushan-Berge, wenige Meilen im Osten, flussabwärts von der Stadt, erreichen Höhen von mehreren Tausenden Fuß. Der Gesammtanblick der nächsten Umgebung von Foochow ist jener eines weitläufigen Amphitheaters, dessen Fruchtbarkeit seiner Schönheit gleichkommt. Die von mächtigen gemauerten Wällen umschlossene Stadt liegt etwa drei englische Meilen von dem linken Flussufer nach Norden entfernt; zwischen derselben und dem Flusse zieht sich eine Vorstadt hin, welche bis unmittelbar an den Fluss reicht. Diese Vorstadt wird mit der großen Insel, welche durch die früher erwähnte Gabelung des Min gebildet wird, durch eine imposante Brücke verbunden. Am jenseitigen Ufer, auf der Insel, liegt der Vorort Nantai, welcher diesen Namen mit der Insel gemeinschaftlich führt. Nantai ist hauptsächlich von Fremden bewohnt, unter welchen die Mitglieder der verschiedenen Missionen die hervorragendste Stelle einnehmen. Zwischen Nantai und der sich bis an den Fluss erstreckenden Vorstadt von Foochow liegt eine kleine Insel im Flusse, über welche die erwähnte Brücke geführt ist. Neun Granitpfeiler, aus mächtigen Baustücken gebildet, führen von Nantai bis zur Insel, und 40 weitere Pfeiler tragen den Haupttheil der Brücke von der Insel bis zu dem linken nördlichen Flussufer. Diese Brücke, deren Länge zwar verschieden, aber immer 1000 englische Fuss bedeutend übersteigend [1]),

---

[1]) Die uns vorliegenden Angaben schwanken zwischen 400 *m* und $^1/_3$ englischer Meile.

angegeben wird, zählt unter die uralten Bauwerke, an welchen China sehr reich ist. Hie und da sprießen ansehnliche Bäume aus den mächtigen Massen der Steinpfeiler; ihrer ganzen Ausdehnung nach ist die, im Verhältnisse zu ihrer Länge sehr schmale Brücke zu beiden Seiten von Verkaufsbuden aller Art bedeckt, in welchen das regste Leben herrscht; der außerordentlich lebhafte Verkehr lässt diese Brücke als eine der belebtesten Straßen der Stadt erscheinen.

Von der Brücke aus gleitet der Blick über das endlose Gewirre der zahllosen Fahrzeuge, welche hier den Fluss bevölkern. Allen einigermaßen größeren Fahrzeugen ist es zwar durch die Wasserstandsverhältnisse des Flusses verwehrt, bis Foochow vorzudringen; aber die enorme Zahl von kleineren Dschunken, *Sampans* und Flussfahrzeugen aller Art, deren sich die Chinesen bedienen, bilden hier flottante Wohnungen für einen ansehnlichen Theil der Bevölkerung. Foochow hat hier seine Wasserstadt; die eng aneinander geschichteten Flottanten lassen nur schmale Canäle für den Verkehr von Booten frei, gewissermaßen die Straßen dieses schwimmenden Stadttheiles. Die allgemein wahrnehmbare Sitte, in den Flottanten, *Sampans* und Fährbooten reichlichen Blumenschmuck zu führen, ein Schmuck, den auch die zahlreichen, in den Fahrzeugen zum Rudern verwendeten, oder hier sonstwie beschäftigten Weiber beinahe ausnahmslos an ihrer Kleidung und im Haare gerne und reichlich anwenden, gibt dem ganzen Bilde des auf dem Flusse herrschenden Lebens einen freundlicheren und gefälligeren Anstrich, als man ihn sonst in China zu finden gewohnt ist.

Diesem heiteren und freundlichen Bilde entspricht aber keineswegs die Art der Bewohner von Foochow. Diese werden als verschlossen, trübsinnig, dabei zu Gewaltthätigkeiten neigend, und auch der — sonst in China überall wahrnehmbaren — gegenseitigen Höflichkeit entbehrend, geschildert. Die kindliche Heiterkeit, welche man bei den unteren Volksklassen in China andernorts zu bemerken gewohnt ist, fehlt den Bewohnern von Foochow ganz. Selbst die Sprache soll sich in unangenehmer Weise von den Dialecten nicht eben weit entfernter Gegenden unterscheiden. „*Their dialect is harsh and guttural*", bemerkt ein hervorragender Sinologe, „*contrasting strongly with the nasal tones of the patois of Amoy, and the mellifluous sounds heard at Ningpo.*" Die abstoßende Art der Einwohner von Foochow ist nicht etwa, soweit sie gegen die Fremden gerichtet ist, erst eine Folge der jüngsten Ereignisse; das blutige Bombardement des Arsenals und die Vernichtung der chinesischen Flotille in der Nähe von Foochow durch die Franzosen, steht zwar gewiss noch in frischem Andenken, und es mag dieses Andenken wohl dazu beitragen, die Abneigung zu schärfen, welche im allgemeinen hier gegen die Fremden besteht; aber schon in älteren Werken, die lange vor dem letzten Kriege geschrieben wurden (so z. B. in Wells Williams *Middle Kingdom*) wird der unfreundliche Charakter der Einwohnerschaft von Foochow hervorgehoben, und beigefügt, dass sich derselbe nicht allein im Verhalten gegen die Fremden äußert. Im Gegensatze hiezu steht die, in den allerletzt veröffentlichten englischen Consularberichten betonte Thatsache, dass die hohen chinesischen Würdenträger, dem Beispiele des neuen Vicekönigs oder Generalgouverneurs, Yang-Chaang-Sum folgend, nicht nur ihr Verhalten den europäischen Etiquettegebräuchen nähern, indem sie Besuche der Consuln ohne Weiterungen empfangen und ohne Zeitverlust erwiedern, bei Antritt ihrer Ämter erste Besuche abstatten u. s. w., sondern auch in ihrer Amtsführung allen gerechten und

billigen Wünschen der Fremden gerne entgegenkommen, und ihnen dort, wo es nothwendig ist, Hilfe leisten lassen oder Erleichterungen gewähren.

Wie in Fukien überhaupt, ist hier, in der Hauptstadt der Provinz, der Opiumgenuss außerordentlich verbreitet; sowie in Wentchow, kann man hier etwa drei Fünftheile der Bevölkerung als diesem Laster ergeben annehmen. Auf Schritt und Tritt begegnet man die Gestalten, welche in ihrem Äußeren sofort sich als unverbesserliche Opiumraucher kennzeichnen (...„*fumeurs incorrigibles, au joues creuses, au regard atone, aux membres débiles*“. — Réclus).

Verfolgt man von Nantai aus über die lange Brücke — die „Brücke der zehntausend Alter“ — den Weg durch die Hauptstraße der jenseitigen Vorstadt, so gelangt man zur eigentlichen Stadt Foochow, der „glücklichen Stadt“ oder *Hok-Chiu-Hu*, wie sie von den Eingeborenen genannt wird. Die 30 Fuß hohe, mindestens 12 Fuß dicke Umwallungsmauer, mit ihren sieben, von hohen Wartthürmen gekrönten Thoren, imponirt mehr durch ihr Alter, als durch die Widerstandskraft, welche derselben gegen moderne Angriffsmittel zugemuthet werden kann. Wachhäuser, welche in gewissen Zwischenräumen auf dem Walle erbaut sind, dienen Soldaten als Wohnstätten, und ab und zu deuten einige alte Geschütze die Bestimmung des Walles als Vertheidigungsmittel an.

Die Stadt beherbergt die Residenzen zahlreicher officieller Würdenträger; aber die Gebäude, welche zu diesem Zwecke verwendet sind, zeichnen sich in keiner Weise irgendwie namhaft vor den anderen Wohnstätten aus, und laden keineswegs etwa zur Besichtigung ein. Dies letztere ist nur bei einigen, dem Cultus gewidmeten Baulichkeiten der Fall; der *Ching-Hwang-Miau*-Tempel, der Tempel der Göttin der Barmherzigkeit, jener des Gottes des Krieges, werden am öftesten besucht. Die schönste Lage hat der Tempel der neun Genien, oder *Kiu-Sien-Shan*, auf einem Hügel im Süden der Stadt gelegen, über welchen sich der Stadtwall zieht. Eine schöne Übersicht über die Stadt und ihre nächsten Umgebungen gewinnt man von dem *Wu-Sih*, oder den Schwarzsteinhügeln im Süden der Stadt, wo auch das englische Consulat sich befindet. Die Wanderung durch die Stadt, zum Besuche der Tempel, oder zur Gewinnung der Aussichtspunkte über Stadt und Umgebung, wird dem fremden Besucher durch die ganz außerordentliche, überall zutage tretende Unreinlichkeit wesentlich verleidet.

In nächster Nähe der Stadt finden sich zahlreiche warme Quellen, welchen Heilkräfte zugeschrieben werden; die Eingeborenen, unter denen verschiedene Hautkrankheiten sehr verbreitet sein sollen, sind fleißige Besucher der Badeanstalten, welche den erwähnten Quellen ihre Entstehung verdanken und in deren Umgebung auch für Unterhaltungen volksthümlicher Art gesorgt ist.

Auf den Höhen des Cushan befindet sich ein weitläufiges buddhistisches Kloster, welches von den Besuchern Foochows gerne zum Ziele eines größeren Ausfluges gemacht wird. Der Schiffsarzt der AURORA, Fregattenarzt Dr. Swoboda, hat diese von ihm in Gesellschaft mehrerer Schiffsgenossen unternommene Partie in den Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft (XXXI. Band, pag. 480 ff.) zum Gegenstande einer eingehenden Darstellung gemacht. —

Die Bewohner von Foochow genießen einen alten Ruf als Verfertiger von Schnitzereiarbeiten aus Speckstein, Holz, Baumwurzeln u. dgl., dann eigenthümlicher Schmuckgegenstände aus Federn auf einem Grunde von Gold-

oder Silberfiligranarbeit; in hohem Ansehen stehen auch die Lackarbeiten von Foochow, und eine dortige Familie soll ein besondere wichtiges Fabricationsgeheimnis für Lackarbeiten durch viele Generationen hindurch ererbt und sorgfältig bewahrt haben.

Es waren aber durchaus nicht diese und ähnliche Erzeugnisse der chinesischen Kunstindustrie, welche — wenigstens in neuerer Zeit — die Aufmerksamkeit der fremden Handelswelt auf Foochow gezogen haben; bei dieser wurde der Wunsch, in Foochow freien Verkehr zu erlangen, durch die Thatsache erregt, dass in der Nähe dieser Stadt weitläufige Regionen liegen, in welchen ansehnlicher Theebau betrieben wird, und von welchen aus der Thee erst den weiten, die Ware vertheuernden Weg nach Canton, meist über Land, machen musste, da dieser Hafen der einzige war, in welchem fremde Factoreien geduldet wurden. Von dem Bohea-Hügellande im Min-Gebiete gab man den verschiedenen Theesorten, die hier gezogen wurden, den Collectivnamen des Bohea-Thees.

Als man nach dem Opiumkriege in die erwünschte Lage gekommen war, den Chinesen die Eröffnung mehrerer Häfen für den fremden Handel abzudringen, wurde Foochow in die Reihe dieser Häfen aufgenommen, hauptsächlich eben, um die directe Ausfuhr des Bohea-Thees zu ermöglichen. Foochow wurde auch, dank seiner natürlichen Lage in der Nähe der Bohea-Districte, schon bald nach dem Frieden von Nanking ein bedeutender Handels- und Ausfuhrsplatz für Thee; und diese Thätigkeit ist bis zum heutigen Tage für Foochow charakteristisch geblieben, obschon, wie wir sehen werden, die anfänglich günstigen Verhältnisse sich sehr zu ihrem Nachtheile verändert haben, und gegenwärtig sogar gesagt werden kann, dass die Zukunft des Theehandels von Foochow ernstlich bedroht ist.

Die früher erwähnte Vorstadt von Foochow, welche sich von der Stadt gegen das Flussufer hin erstreckt, ist die Stätte, an welcher sich der äußere Handel der Stadt abspielt; der Hafen aber liegt etwa 9 Seemeilen flussabwärts, bei der Flussinsel Loosing und führt den Namen *Pagoda Anchorage.* Weiter als bis hierher können Seeschiffe, wie schon angedeutet, nicht vordringen. In der Nähe dieses Ankerplatzes liegt das chinesische, durch die französische Beschießung im Jahre 1884 hart mitgenommene Seearsenal[1]), welches gegenwärtig wieder instand gesetzt ist, und unter der Leitung englischer Techniker ganz anerkennenswerte moderne Neubauten für die chinesische Flotte liefert.

Die Insel Loosing, nur durch einen schmalen, bloß für Boote fahrbaren Canal vom linken Flussufer getrennt, ist nach der Beschreibung, die Fregattenkapitän v. Spetzler vom *Pagoda*-Ankerplatze gibt, zum größten Theile niedrig und flach, bloß das südwestliche Ende läuft in einen steil gegen die Ufer abfallenden Hügel aus; auf der Kuppe desselben steht die sechsstöckige Pagode, von welcher der Ankerplatz den Namen erhalten hat. Diese Pagode ist ein säulenartiger Granitbau von rechteckigem Grundriss; sechs stark vorstehende geschweifte Simse stellen die Dächer der einzelnen Stockwerke dar. In jedem Stockwerke befinden sich nach den vier Hauptrichtungen große

[1]) Erbauer dieses Arsenals waren die beiden Franzosen Giquel und d'Aiguebelle, im Jahre 1869. Während der ersten fünf Jahre seines Bestandes lieferte das Arsenal von Foochow 15 Kriegsfahrzeuge, meist kleinerer Gattung; gegenwärtig wagt man sich auch an größere Bauten.

Bogenfenster. Über der Pagode bemerkt man ein starkes chinesisches Fort. Von der Pagode nach abwärts bis zum Ufer stehen dicht gedrängt unansehnliche chinesische Häuser und Hütten; an der südwestlichen Spitze der Insel das in europäischem Stile gehaltene Haus der Flusspolizei. Am rechten Flussufer stehen mehrere europäische Gebäude, darunter auch das Zollhaus. Der Fluss erweitert sich hier zu einem größeren Becken, welches genügenden Ankerraum für zahlreiche Schiffe bietet.

Am Festlande, hinter Loosing-Island stromaufwärts, am Abhange eines Hügels, der steil gegen das Ufer abfällt, bemerkt man einen kleinen chinesischen Ort. Die Kuppe dieses Hügels ist mit einem Erdwerke gekrönt, welches moderne Geschütze großen Calibers führt; hinter diesem Erdwerke stehen mehrere europäische Villen, unter ihnen auch jene des englischen Viceconsuls.

Die Befestigungen um den Ankerplatz von Pagoda, sowie auf der Flussstrecke von hier bis zur Min-Mündung, werden von der chinesischen Regierung seit dem letzten Kriege wesentlich verstärkt. Die alten verfallenen, sowie die entweder zerstörten oder beschädigten Werke zwischen *Pagoda Anchorage* und *Sharp Peak*, an der Flussmündung, wurden schon im Jahre 1886 wiederhergestellt; neue Werke wurden dazu gebaut, und moderne Bewaffnung durch Krupp-Geschütze eingeführt. „*It would now be an excessively difficult matter for a hostile fleet*", schrieb Consul Colin M. Ford am 10. März 1887, „*to obtain ingress to the River Min, or to get out once it was in*". Alle Forts, welche den Pagoda-Ankerplatz beherrschen, sind reconstruirt worden, und ihre alten Vorderlader sind durch Armstrong-Hinterlader ersetzt; ein neues Fort in der Nähe des englischen Viceconsulates führt zwei schwere Krupps. Die Insel Loosing wurde durch eine hölzerne Brücke mit dem Festlande verbunden.

In gleicher Weise wurde der Herstellung der Arsenals alle Fürsorge zugewendet; auf der Insel Loosing wird ein Granitdock für den Gebrauch von Kriegsschiffen, als Dependenz des Arsenals, erbaut. Im Jahre 1886 wurden im Arsenale zwei Kanonenboote neu erbaut, und mehrere der von den Franzosen beschädigten Kriegsfahrzeuge reparirt; im Jahre 1887 liefen eine nach dem Compositsystem für Rechnung des Gouvernements von Canton erbaute Corvette, und außerdem das erste in diesem Arsenale erbaute Panzerschiff von Stapel.

Die Scenerie bei *Pagoda Anchorage* ist, sowie jene von Foochow, eine schöne und anmuthige; vom Ankerplatz stromabwärts bis zur See, gibt es zahlreiche Schiffahrtshindernisse zu überwinden, aber die Uferlandschaft, zwischen den oftmals eingeengten steilen Ufern, ist eine bemerkenswert schöne, und mancher Reisende vergleicht in dieser Hinsicht die Fahrt von der Flussmündung bei *Sharp Point* bis nach Pagoda und Foochow mit den weltberühmten Schönheiten einer Rheinreise.

Zur Zeit der Theeverschiffung ist der Ankerplatz von Pagoda sehr belebt. Die bedeutenden Mengen von Thee, die von hier aus zur Verschiffung gelangen, haben zu dieser Zeit einen regen Schiffsverkehr zur Folge. Dieser hielt sich im Decennium 1863—1872 zwischen den Grenzen von 1105 Schiffen mit 447.617 *t*-Gehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe, und 646 Schiffen mit 333.840 *t*. Die erstgenannten Zahlen gehörten dem Jahre 1863, die letztgenannten dem Jahre 1871 an. Zu Beginn des Decenniums überwog noch die Segelschiffahrt die Dampfschiffahrt um etwa die Hälfte; zu Ende dieses Zeitraumes war das Verhältnis umgekehrt.

Zu der Neuzeit finden wir folgende Hauptdaten in der Schiffahrtsstatistik für Foochow:

Eingelaufen sind:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 297 | Schiffe | mit | 260.390 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 250 | Dampfer | „ | 240.147 „ | „ |
| | 47 | Segler | „ | 20.243 „ | „ |
| „ „ 1886 | 353 | Schiffe | „ | 324.250 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 304 | Dampfer | „ | 301.997 „ | „ |
| | 49 | Segler | „ | 22.253 „ | „ |
| „ „ 1887 | 365 | Schiffe | „ | 309.536 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 306 | Dampfer | „ | 288.143 „ | „ |
| | 59 | Segler | „ | 21.393 „ | „ |
| „ „ 1888 | 352 | Schiffe | „ | 297.719 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 301 | Dampfer | „ | 278.688 „ | „ |
| | 51 | Segler | „ | 19.031 „ | „ |

Ausgelaufen sind:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 294 | Schiffe | mit | 259.319 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 249 | Dampfer | „ | 239.759 „ | „ |
| | 45 | Segler | „ | 19.560 „ | „ |
| „ „ 1886 | 352 | Schiffe | „ | 322.376 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 305 | Dampfer | „ | 302.385 „ | „ |
| | 47 | Segler | „ | 19.991 „ | „ |
| „ „ 1887 | 366 | Schiffe | „ | 310.884 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 305 | Dampfer | „ | 287.259 „ | „ |
| | 61 | Segler | „ | 23.625 „ | „ |
| „ „ 1888 | 353 | Schiffe | „ | 299.059 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 301 | Dampfer | „ | 279.495 „ | „ |
| | 52 | Segler | „ | 19.564 „ | „ |

Über zwei Drittheile der in Foochow ein- und ausgelaufenen Schiffe gehören der englischen Flagge an. Die Theilnahme der in den ostasiatischen Gewässern mit der englischen so lebhaft concurrirenden Flagge des Deutschen Reiches zeigt aber in Foochow in den letzten Jahren keine Zunahme, sondern das Gegentheil. (1886: 27 Schiffe mit 16.501 *t*, 1887: 26 Schiffe mit 9516 *t* und 1888: 15 Schiffe mit 8147 *t* ausgelaufen, worunter 7, beziehungsweise 14 und 8 Segelschiffe.) Die Frachtsätze, welche von den Schiffen erlangt werden, sind nach den jeweilig herrschenden Conjuncturen, auch innerhalb ein und desselben Jahres sehr veränderliche. Im Jahre 1888 erzielte z. B. der Dampfer GLENOGLE, mit der ersten Theefracht nach London, einen Frachtsatz von 3 £ per *t*; seine Nachfolger erhielten nur mehr Frachtlöhne, die zwischen 2 £ und $1^1/_2$ £ schwankten, und im Jahresmittel 1 £ 17 sh. erreichten. Zwei Jahre früher hatte der erste Theedampfer, der GLENGARRY, welches Schiff am 31. Mai Foochow verließ, $4^1/_2$ £ Fracht per Tonne erzielt, und im Laufe des Juni erhielten sich die Frachten noch auf $3^1/_2$ bis $3^1/_4$ £. Sie erreichten in diesem Jahre (1886) den tiefsten Stand im September mit $2^1/_4$ £. — Um das Herabdrücken der Frachtsätze in der Theesaison durch

zuweit gehendes gegenseitiges Unterbieten möglichst zu verhindern, haben sich schon vor mehreren Jahren eine Anzahl von Dampfschiffahrtsgesellschaften und Rhedern in gewisser Weise cartellirt, und dem Thee-Export gleichmäßig begrenzte Frachtsätze geboten. Die Folge dieses Vorgehens von Seite der sogenannten „Conferenz-“Linien war aber bald ein bemerkenswertes Wiedereintreten der Segelschiffahrt in die Competenz um Theefrachten. Im Jahre 1885 wurden an 7000 *t*, im Jahre 1886 8000 *t* Thee von Foochow aus mittelst Seglern verfrachtet, welche gegenüber den von den Conferenzlinien angebotenen Sätzen von durchschnittlich 3 £ für die Tonne von 40 Cubikfuss, sich mit 30—40 sh. für die Tonne von 50 Cubikfuss begnügen konnten. Die Conferenzlinien mussten gegen diese neue Concurrenz Stellung nehmen, und es kam gegen Ende des Jahres 1886 vor, dass sie ihren Verfrachtern Refactien anboten, welche zeitweise die Dampferfracht auf das Niveau der Seglerfracht herabdrückten.

Die Küstenschiffahrt wird beinahe ausschließlich von einheimischen Dschunken betrieben. Versuche, mit kleinen Küstendampfern dieser Dschunkenschiffahrt wenigstens auf der Linie Wenchow-Foochow Concurrenz zu bieten, haben bisher keine günstigen Ergebnisse gehabt, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die auf einheimischen Dschunken verfrachteten Güter bei der Zollbehandlung wesentliche Vortheile vor denjenigen genießen, die auf fremden Schiffen, oder chinesischen Schiffen fremder Bauart verschifft werden.

Die Totalität der Handelswerte, deren Bewegung durch die fremde Schiffahrt in Foochow vermittelt wurde, bewegte sich im Decennium 1863 bis 1872 in den Grenzen von 12,483.563 H. T. (im Jahre 1870) und 22,394.680 H. T. (im Jahre 1867). Während des ganzen Decenniums überwogen die Ausfuhrswerte bedeutend jene der Einfuhren. In den angeführten beiden Jahren betrugen die Einfuhrswerte 4,143.232 und 6,796.081 H. T., die Ausfuhrswerte aber 8,340.331 und 15,598.599 H. T. — Auch in der Gegenwart findet ein constantes Überwiegen der Werte der Gesammtausfuhren (in welchen der Reexport inbegriffen ist) über jene der Gesammteinfuhren statt; die Werte der Gesammtwarenbewegung zeigen aber, dass der Handel Foochows im Laufe der letzen 20 Jahre keine weitere Ausdehnung gewonnen, sondern nambaft an Bedeutung abgenommen hat. Die Gesammtwerte der Ein- und Ausfuhren zusammengenommen, also der Totalhandelswert, betrug in Foochow von 1863—1872, in Millionen von Haikwan Taëls: 19.7, 18.1, 20.7, 20.9, 22.4, 19.7, 17.5, 12.5, 15.3 und 16.2. — Die analogen Werte von 1883 bis 1885 sind: 14.1, 13.5 und 15.1. Dabei kommt noch in Betracht, dass der Haikwan Taël früher als $1/3$ £ gerechnet werden konnte, also nahe an 7 sh. wert war, während er im Jahre 1885, der gesunkenen Silberwerte wegen nur mehr mit 5 sh. 7 d. bewertet werden konnte.

Die letztverflossenen Jahre zeigen folgende Gesammtwerte der Ein- und Ausfuhren in Foochow:

Einfuhren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 1,626.280 £ | (1 H. T. = 5 sh. 7 d.) |
| „ „ | 1886 | 1,520.701 „ | (1 „ = 5 „ — ) |
| „ „ | 1887 | 1,348.647 „ | (1 „ = 4 „ 11 „) |
| „ „ | 1888 | 1,574.900 „ | (1 „ = 4 „ 8 „) |

Ausfuhren:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 2,593.624 £ |
| „ „ | 1886 | 2,543.937 „ |
| „ „ | 1887 | 2,212.635 „ |
| „ „ | 1888 | 2,468.015 „ |

Über die Herkunft der Einfuhren und die Bestimmung der Ausfuhren, orientiren, den in Betracht kommenden hauptsächlichen Werten nach, die folgenden Tabellen:

| | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte von: | | | | |
| Großbritannien..... | 9.638 £ | 24.624 £ | 8 £ | 896 £ |
| Hongkong......... | 826.811 „ | 666.518 „ | 608.867 „ | 842.334 „ |
| Chinesieche Häfen.. | 752.051 „ | 727.137 „ | 267.820 „ | 717.641 „ |
| Japan ........... | 36.639 „ | 16.314 „ | 7.086 „ | 13.814 „ |
| Ausfuhrewerte nach: | | | | |
| Großbritannien..... | 1,304.296 £ | 1,306.987 £ | 979.685 £ | 992·372 £ |
| Hongkong ........ | 108.076 „ | 95.555 „ | 112.576 „ | 95.995 „ |
| Indien ........... | 12.816 „ | 303 „ | 374 „ | 3.003 „ |
| *Straits-Settlements* . | 4.694 „ | 2.506 „ | 6.406 „ | 5.540 „ |
| Australien ........ | 456.374 „ | 444.640 „ | 442.412 „ | 645.733 „ |
| Neu-Seeland ....... | 64.808 „ | 70.204 „ | 73.872 „ | 77.980 „ |
| Süd-Afrika........ | 51.917 „ | 14.407 „ | 46.183 „ | 62.818 „ |
| Chinesische Häfen.. | 420.047 „ | 436.028 „ | 420.207 „ | 386.621 „ |
| Vereinigte Staaten von Nord-Amerika | 135.182 „ | 142.230 „ | 64.110 „ | 99.418 „ |
| Europäischer Continent | 18.886 „ | 29.583 „ | 30.820 „ | 36.290 „ |
| Russ. Mandschurei.. | 15.361 „ | — | 16.308 „ | 20.998 „ |

Japan, Siam, die südamerikanischen Staaten, u. a. participiren mit geringen Summen.

Die Einfuhren bestehen, wie in den übrigen chinesiechen Häfen, der Hauptsache nach, aus Baumwolle und Wollmanufacten, dann Metallwaren, meist englischer Herkunft; den — nicht allzu großen — Schwankungen in Menge und Wert dieser Artikel wird hier weniger Bedeutung beigelegt, weil diese Einfuhrsgeschäfte in Foochow schon gänzlich in die Hände der eingeborenen Kaufleute übergegangen sind. Das Opium nimmt ebenfalls einen bedeutenden Platz in den Einfuhren Foochows ein, und auch Blei, welches bei der Herstellung der Verpackungskisten für Thee verwendet wird, gehört zu den wichtigeren Einfuhrsartikeln.

In der Ausfuhr überwiegt der Thee alle übrigen Artikel um Bedeutendes. Nennenswert ist außer dem Thee unter den Exportartikeln von Foochow nur Holz, welches nach den nördlichen chineeischen Häfen verschifft wird, Orangen und Oliven, sowie Papier.

Unter den Artikeln der Einfuhren nimmt das Opium, vom Standpunkte der fremden Handelsinteressen aus betrachtet, in Foochow schon deshalb die erste und beachtetste Stelle ein, weil dieser Artikel bis vor wenigen Jahren (außer der Bleieinfuhr) der einzige war, in welchem die europäischen Importeure noch nicht, wie in allen anderen Einfuhrsartikeln, durch ihre chinesischen Concurrenten verdrängt worden waren. Die Thatsache, dass die chine-

sischen Importeure zu Foochow sich an der Einfuhr des Opiums nicht in nennenswerter Weise betheiligten, dürfte kaum in sittlichen Bedenken ihren Grund gehabt haben; es scheint viel eher, dass sie sich keinen genügenden Gewinn von diesem Handel versprachen, solange der Zollzuschlag — das oft erwähnte *Lekin* — von der Provinzialregierung in willkürlicher Weise fixirt und erhoben wurde. Denn thatsächtlich haben sich die Verhältnisse gänzlich geändert, seit die Bestimmungen der Convention von Chefoo ins Leben getreten sind, das *Lekin* für Rechnung der kaiserlichen Regierung erhoben wird, und in die bezüglichen Belastungen mehr Gleichmäßigkeit und Stabilität gekommen ist. Seither ist das *Lekin* auf Opium in Foochow nicht, wie früher, höher als in Nachbarhäfen; der Schmuggel zu Lande nahm ab, die Einfuhr zur See namhaft zu; die Localregierung ordnete an, dass der gesammte Opiumhandel in Foochow von einem zu diesem Zwecke eigens erbauten Centraldepot aus stattzufinden habe, wohin sämmtliche Vorräthe an Opium, ob fremden oder chinesischen Handlungshäusern gehörend, eingelagert werden mussten. Durch alle diese Maßregeln sahen sich die Chinesen mit einem Schlage von den ungünstigen Chancen befreit, welche sie früher, gegenüber den fremden Importeuren, bezüglich der Opiumeinfuhr auf sich zu nehmen gehabt hätten, und traten sofort in die Concurrenz ein. Im Berichte über das Jahr 1886 konnte der englische Consul zu Foochow, Colin M. Ford, die Besprochung und Detaillisirung der Opiumcampagne während des Berichtjahres noch mit den Worten einleiten: „*The most valuable article of import here, and about the only one — the trade in which is in the hands of foreign merchants — is opium*". Die Gesammteinfuhr an Opium hatte in Foochow im Jahre 1885 587.655 Pfd. im Werte von 1,631.649 H. T. und im Jahre 1886 632.985 Pfd. im Werte von 1,678.289 H. T. betragen. Im folgenden Jahre schreibt aber Consul Phillips: „*Opium is the only article of import of any value in the hands of British merchants, and I am sorry to say, that even this is gradually, but surely getting into Chinese hands*". Von den vier Hauptsorten des zur Einfuhr in Foochow gelangenden Opiums, *Malva*, *Patna*, *Benares* und *Persian*, hatte sich nämlich schon im Jahre 1887 die Einfuhr folgendermaßen vertheilt:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Malva* | 2471 | Kisten | durch | Fremde, | $347^1/_2$ | Kisten | durch Chinesen | importirt |
| *Patna* | 1090 | „ | „ | „ | 355 | „ | „ „ | „ |
| *Benares* | 267 | „ | „ | „ | 36 | „ | „ „ | „ |
| *Persian* | 337 | „ | „ | „ | 3 | „ | „ „ | „ |
| im ganzen | 4165 | „ | „ | „ | $841^1/_2$ | „ | „ „ | „ |

Im Laufe eines Jahres hatten also die neuen chinesischen Importeure den fünften Theil der Opiumeinfuhr an sich zu bringen gewusst; aber im folgenden Jahre, 1888, war diese Einfuhr schon nahezu zur Hälfte zwischen den Fremden und den Chinesen getheilt; 2946 Kisten wurden von den ersteren, 2721 von den letzteren zur Einfuhr gebracht. Ob es den Chinesen gelingen wird, die Opiumeinfuhr gänzlich in ihre Hände zu bringen, mag vielleicht schon eine nahe Zukunft lehren. Gegenwärtig schon haben mehrere fremde Firmen, u. a. die sehr bedeutende Firma E. D. Sassoon & Co., diesen Geschäftszweig gänzlich aufgegeben.

Wenn auch andere Gründe maßgebend sind, so ist doch die Erscheinung dieselbe: auch im Ausfuhrshandel, oder doch im Handel mit dem weitaus überwiegenden Artikel des Exportes von Foochow — dem Thee — sind die

Aussichten für die Zukunft hier sehr trübe. Die indische Production an Thee nimmt jährlich zu, und macht auf dem englischen Weltmarkte dem chinesischen Producte überhaupt in rapid steigenden Progressionen den Boden streitig; dazu kommt speciell für den Theehandel Foochows noch die Thatsache, dass die Qualität der hier zur Ausfuhr gelangenden Sorten eine immer geringere wird. Während im Jahre 1881 das Mengenverhältnis des chinesischen zu den ostindischen und Ceylon-Thees auf dem englischen Markte 116 : 50 war, hatte sich diese Relation bis zum Jahre 1887 auf 85 : 93 verändert. Nord-Amerika und Australien widerstehen bis jetzt dem Eindringen des ostindischen und Ceylon-Productes; das vermehrte Anbot des chinesischen Erzeugnisses auf diesen Märkten drückt aber dessen Preise, und die abnehmende Qualität ist wenig geeignet, diese letzteren auf einem gewinnbringenden Niveau zu erhalten. Die Handelskammer von Foochow hat seit Jahren ihre Aufmerksamkeit dem Niedergange des Theehandels zugewendet, und als im Jahre 1887 die Theeausfuhr Foochows von 89,248.943 Pfd. auf 82,412.328 Pfd. sank, wodurch die Zolleinnahmen rücksichtlich dieses Artikels um 134.860 H. T. ungünstig beeinflusst wurden, veranlasste das kaiserliche Inspectorat der fremden Zölle, dass die Handelskammer von Foochow sich über die Ursachen des Niederganges im Theehandel und über die Maßnahmen ausspreche, durch welche diesem Verfall entgegengewirkt werden könnte. In der bezüglichen, von der Handelskammer im Einvernehmen mit dem Zollinspector gründlich und ausführlich ausgearbeiteten Denkschrift werden als die hauptsächlichsten Ursachen des ungünstigen Zustandes angegeben: die Beimischung von Stengeln und Staub in stets zunehmender Menge, zu den Blättern, der eigentlichen Ware; nachlässige Behandlung der Pflanzen, unvollständige Röstung der geernteten Blätter, endlich eine Reihe fraudulöser Praktiken in den Theehandelsgilden.

Die von der Handelskammer angerathenen Hilfsmittel bezogen sich in eingehendster Weise auf die nöthigen Verbesserungen in agronomischer Richtung; man legte es in einer eigenen Denkschrift der Regierung nahe, für eine entsprechende Belehrung der Bevölkerung in den Theedistricten zu sorgen, denn hier müsse das Übel an der Wurzel bekämpft werden. In der That kommt in dieser Angelegenheit nicht allein der Vortheil der fremden und einheimischen Händler, sondern — vielleicht in noch höherem Maße — jener von Tausenden und Tausenden von einheimischen Landleuten in Betracht, die in der Thee-Erzeugung ihren nahezu einzigen Erwerbszweig sehen müssen. „*The tea-trade of Foochow may be revived*“, schreibt Consul Phillips, unter der Voraussetzung, dass die angerathenen Mittel von der Regierung in genügendem Maße zur Anwendung gelangen; „*if not*“ — setzt er bei — „*its very existence will cease in a few years*“. Der genannte Gewährsmann, von den besten Kennern des Theehandels von Foochow informirt, gibt der bestimmten Ansicht Raum (im Jahre 1886), dass — wenn man die Dinge sich selbst überlässt — der Theehandel von Foochow keine fünf Jahre mehr zu bestehen vermögen werde. „*The port, now ranking as a first-class one, will dwindle away to a third or fourth-rate position. Unfortunately there are not here, as at other ports, other branches of trade to fall back upon.*“

Die Aussichten für die Zukunft des Handels von Foochow stellen sich somit, sowohl was den Einfuhrs-, als den Ausfuhrshandel betrifft, als recht trübe dar. Als Zeichen des Verfalles des fremden Handels von Foochow darf

man es auch deuten, dass in neuerer Zeit viel Immobilien aus dem Besitze von Fremden in jenen von Chinesen übergehen. Im Laufe des Jahres 1888 erreichten diese Art von Transactionen den Wert von 110.000 Dollars; in vielen Fällen wurden die Verkäufer von Häusern sofort deren Mieter, ein Vorgang, der wohl meist auf der Aussicht basiren dürfte, das Geschäft in Foochow bald vollständig auflösen zu müssen.

Die übergroße Menge von Theestaub oder Staubthee, welche infolge schlechter Behandlung der Pflanzen und unrichtiger Manipulationen beim Rösten entsteht, hat in Foochow einen eigenen Industriezweig in Verbindung mit dem Theegeschäfte gebracht. Es ist dies die Erzeugung von *Bricks*, das ist aus dem Theestaube und Bruchtheilen von Blättern, also Abfällen, ziegelartig geformter Stücke, welche sich vorzüglich zur billigen Verpackung und bequemen Versendung eignen. Es sind zum größten Theile russische Firmen, welche diesen Fabricationszweig betreiben lassen und die erzeugten Theeziegel über Tientsin verschiffen, von wo dieselben ihren Weg via Kiachta nach Sibirien nehmen. Doch hat auch hier, trotz der als gut geschilderten Qualität dieser Ware im Verhältnisse zu ihrem Preise (ein englischer Consularbericht empfiehlt sogar diese Theesorte für den Bedarf der Truppenverflegung[1]), wie es scheint, nach schnell erreichtem Klimax, schon die rückläufige Bewegung begonnen. Vom Jahre 1885 an, in welchem man zuerst dem Export von Theeziegeln eine größere Bedeutung beizumessen für angezeigt erachtete, zeigen sich folgende Zahlenverhältnisse:

| Jahr | Theeansfuhr von Foochow: | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1885 | **9,588.300** | Pfd. | Ziegelthee nnd | im Gesammtwerte von | 2,833.000 | £ | |
| | 88,224.938 | n | anderen Thees | | | | |
| 1886 | **14,113.300** | n | Ziegelthee | im Werte von | 91.847 | £ | gegen |
| | 89,248.943 | n | anderen Thees | n n n | 2,237.495 | n | |
| 1887 | **12,446.633** | n | Ziegelthee | n n n | 112.941 | n | gegen |
| | 82,412.328 | n | anderen Thees | n n n | 1,885.758 | n | |
| 1888 | **10,184.741** | n | Ziegelthee | n n n | 104.242 | n | gegen |
| | 74.274.112 | n | anderen Thees | n n n | 2,160.089 | n | |

Diese Zahlengruppen zeigsn zugleich, dass der Ziegelthee nur etwa ein Drittel des Preises der anderen Theegattungen zu erzielen vermag.

---

[1] »*The brick is so beautifully made, and is so portable that is has surprised me the British Governement does not get its supplies from this port; they would find it less expensive and wholesomer for the army than what is now given the army and the navy.*« (Consul A. Sinclair, 31. December 1885). Der Schluss, der aus dieser Bemerkung auf die Qualität des in England für Truppen und Schiffsbemannungen verabfolgten Thees gezogen werden darf, ist kein sehr erfreulicher.

## 13. Ningpo.

*NAUTILUS, 23. bis 25. Mai 1886.*
*AURORA, 10. bis 16. November 1887.*

---

Die natürliche Abgrenzung zwischen dem Hoang-Hai oder gelben Meere, und dem Tung-Hai oder östlichen Meere, erscheint durch die nach Osten vorspringende Halbinsel gegeben, welcher seewärts der Chusan-Archipel vorliegt. Im Norden dieser Halbinsel finden wir die tief in das Land eindringende Bai, welche sowohl Tschekiang-Bai, als auch nach der großen Stadt in der Nähe der Flussmündung, Hangchow-Bai genannt wird. Die Unfahrbarkeit dieser Bai, durch außerordentlich weit vorgeschrittene, hochgradige Verschlammung und Versandung hervorgerufen, durch die Wirkungen häufiger Steilfluten noch verstärkt, hat die Stadt Hangchow außer den Bereich des Seeverkehrs gerückt. Eine andere Stadt, kleiner als Hangchow, aber an einem bequem schiffbaren Wasserlaufe gelegen, ist für die Provinz Chekiang zum Centralpunkte für den Verkehr mit der Außenwelt gemacht worden. Diese Stadt ist Ningpo, an der Vereinigungsstelle der beiden Flüsse Yu-Yao-Tsiekie und Tungh-wa, in 29° 55′ nördl. Breite und 121° 22′ östl. Länge v. G. gelegen. Der Fluss führt, von Ningpo an bis zu seiner Mündung, an welcher die befestigte Stadt Tsinhai liegt, den bekannteren Namen des Yung-Flusses.

In einem der fruchtbarsten, und von arbeitsamer, gewerbefleißiger Bevölkerung bewohnten Theile Chinas gelegen, erscheint Ningpo auch wegen des weitverbreiteten Netzes von Wasserwegen, die von hier aus sich ins Innere verzweigen, zu einem jener Punkte vorzüglich geeignet, an welchem die Ansammlung der eigenen Landesproducte und die Ablagerung fremder Erzeugnisse, zum Zwecke gegenseitigen Austausches, sich zu vollziehen hätte. Aus diesen Gründen wurde Ningpo auch in die Zahl der ersten Häfen aufgenommen, deren Eröffnung für den fremden Handel beansprucht wurde. Doch hat der, gleichzeitig mit Ningpo eröffnete Vertragshafen Shanghai sich zu einem Emporium von solch führender Bedeutung emporgeschwungen, dass von dem verhältnismäßig nahe gelegenen Ningpo nur ein bescheidener Platz in den seit dem Nangkinger Frieden entwickelten commerziellen Transactionen errungen werden konnte. Gleichwohl kommt Ningpo als Handelsplatz, insoferne

die Übernahme und die weitere Vertheilung von fremden Handelsgütern in Betracht kommen, und analog auch rücksichtlich der Ausfuhrsthätigkeit, immer noch eine gewisse Bedeutung zu, wenn auch — wie dies die weiter unten folgenden statistischen Daten beleuchten werden — nur ein verhältnismäßig geringer Theil der umgesetzten Werte auf directe Beziehungen zum Auslande entfällt. Man würde vielleicht dem richtigen Verhältnisse ziemlich nahe kommen, wenn man Ningpo als einen — an und für sich nicht unbedeutenden — Außenposten, als eine Art von Dependenz der mächtigen Handelsstadt Shanghai bezeichnen würde.

Die Beziehungen der Völker des Westens zu Ningpo reichen weit zurück; die Portugiesen trieben hier schon im Jahre 1522 Handel und errichteten eine blühende, an Umfang und Macht stetig zunehmende Niederlassung. Das zügellose Verhalten der Portugiesen in dieser Niederlassung soll die Ursache gewesen sein, dass der Gouverneur der Provinz Chekiang im Jahre 1542 den Befehl ergehen ließ, die Portugiesen zu vertreiben und ihre Niederlassung zu zerstören. Von den 1200 Portugiesen, welche damals in und um Ningpo angesiedelt waren, sollen über zwei Drittheile von den Truppen des Gouverneurs massacrirt worden sein. Als die englisch-ostindische Compagnie begann, Versuche zur Gründung von Factoreien in China zu machen, zog sie es vor (gegen Ende des 17. Jahrhunderts) nicht in Ningpo selbst oder dessen nächster Umgebung, sondern auf dem gegenüber liegenden Chusan-Archipel eine Niederlassung zu gründen. Diese erfüllte aber in keiner Weise die gehegten Erwartungen und wurde nach kurzer Zeit aufgegeben. Im Opiumkriege wurde Ningpo am 13. October 1841 von den Engländern mit Waffengewalt eingenommen; ein von den Chinesen im März 1842 unternommener Versuch, die Stadt den Engländern wieder abzunehmen, wurde von den letzteren mit großer Bravour zunichte gemacht, und erst die Friedensverhandlungen hatten die Räumung von Ningpo zur Folge. — Während des letzten französisch-chinesischen Krieges war Ningpo, oder eigentlich die Zufahrt zum Yung-Flusse bei Tsinhai, eine Zeitlang durch französische Kriegsschiffe militärisch blockirt.

Auf die Handelsthätigkeit Ningpos hatte diese Blockade, welche nur der Verhinderung des Auslaufens einiger nach Ningpo geflüchteter chinesischer Kriegsschiffe galt, weniger Einfluss, als die Wirkung der Nachricht über die Zerstörung der chinesischen Flottenabtheilung am Pagoda-Ankerplatze nächst Foochow. Es hatte diese Nachricht in Ningpo eine wahre Panik zur Folge; wer nur konnte, verließ die Stadt, und die kleineren Kaufleute geriethen geradezu in Noth. Die Regierung musste zum Auskunftsmittel greifen, unverzinsliche Vorschüsse gegen persönliche Bürgschaft an rücksichtswürdige Handelsleute zu gewähren [1]. —

Ningpo ist in der gleichen Weise, wie die meisten bedeutenderen Städte Chinas, befestigt, und darf zu den schöneren Städten des großen Reiches gezählt werden. Eine Ringmauer von etwa 25′ Höhe und 20—15′ Dicke umgibt die Stadt; längs der Mauer zieht sich ein Außengraben, und zahlreiche Canäle durchschneiden die Stadt. Sechs Doppelthore gewähren den Einlass. Bemerkenswert ist die Eintheilung der Stadt in kleinere Gebiete, welche durch Feuermauern umschlossen sind, um gegebenenfalls der Ausbreitung des verheerenden Elementes Grenzen zu stecken. An zwei Punkten im Innern der Stadt vereinigen sich die Canäle zu weitläufigen Bassins, welche

[1]) Bericht des Consuls Cooper für das Jahr 1884.

von den Eingeborenen als der Mond- und der Sonnensee bezeichnet werden. Die Straßen der Stadt sind gut gepflastert und — relativ — von bemerkenswerter Reinlichkeit. Dazu trägt wohl auch bei, dass Ningpo weniger eng und winkelig angelegt ist, als die meisten chinesischen Städte. Die Straßen sind hier von größerer Breite, und die zahllosen Kaufläden in denselben, vielfach mit Gegenständen des Luxus und der chinesischen Kunstindustrie gefüllt, erwecken den Eindruck der Wohlhabenheit.

Es wird versichert, dass nur Hangchow, allein unter allen chinesischen Städten, vor Ningpo den Vorzug verdient, wenn man die Zahl, Größe und Pracht der Tempel in Vergleich zieht. Die erste Stelle unter denselben nimmt jener einer besonders volksthümlichen „Göttin des Himmels“ ein, welche zufolge einer — vielleicht undogmatischen, aber umso zäher festgehaltenen — Legende, als Tochter eines Fischers in Fukien auf Erden gewandelt haben soll. Dieser Tempel gibt durch den Reichthum an den kostbarsten Sculpturen in Stein und Holz, durch die schweren Vergoldungen und die überall angewendeten Paramente aus den schwersten Gold- und Silberstoffen, Zeugnis dafür, dass keine Geldopfer zu hoch schienen, um der speciell verehrten Göttin der engeren Heimat die Verehrung zu bezeugen. Ob dieser Göttin ein besonderer Schutz des Handelswesens zugeschrieben wird, wissen wir zwar nicht; aber die Kaufleute von Ningpo mögen dafür, dass wahrscheinlich sie es waren, welche die größten Summen zum Bau und Schmuck des Tempels gespendet haben, ein Recht auf besondere Berücksichtigung durch die Göttin beanspruchen, und sie haben einen Theil des Tempelgebäudes für Zwecke ihrer Gilde reservirt, und halten daselbst geschäftliche Zusammenkünfte — Kirche und Börse unter einem Dache.

Zwei Pagoden von ansehnlichen Dimensionen können als Wahrzeichen der Stadt Ningpo bezeichnet werden. Die eine steht im Mittelpunkte der Stadt, und führt den Namen Koo-low, der Trommelthurm; die andere, 160′ hoch und siebenstöckig, heißt Tien-Fung-Tah, die „dem Himmel geweihte“ Pagode. Chinesischen Annalen nach, wäre diese Pagode vor nahezu 1200 Jahren erbaut worden; sie soll jedenfalls viel älter sein, als die Stadt selbst. Die äußeren, gallerieartigen Theile dieser Pagode wurden vor etwa 100 Jahren durch eine Feuersbrunst stark mitgenommen, und die Beschädigungen wurden bis zur Gegenwart nicht ausgebessert, trotzdem, dass der Volksglaube das Glück der Stadt an den Bestand der Pagode knüpft. Im Inneren des Thurmes befinden sich spiralförmig angelegte Steintreppen, schon in mäßiger Höhe in Holzleitern übergehend, welche zur Besteigung des Thurmes zwar nicht eben einladen, aber dieselbe immerhin möglich machen. Der Rundblick von der Spitze der Pagode aus über die Stadt und die wohlcultivirte, von tausenden von Wasseradern durchsetzte Umgebung derselben, ist aber immerhin ein lohnender.

Die Bevölkerungszahl von Ningpo wird mit 200.000—240.000 angegeben, die dichtbevölkerte, ebene, mit zahlreichen Dörfern und Weilern besetzte Fläche, welche die nächste Umgebung von Ningpo ausmacht, mag wohl an 2,000.000 Einwohner zählen

Ningpo nimmt rücksichtlich des kunstgewerblichen Fleißes seiner Einwohner eine beachtenswerte Stelle ein; die verschiedensten Zweige der chinesischen Kunstindustrieen werden hier von Alters her betrieben. Nebstbei hat Ningpo auch den Ruf, dass Wissenschaft und Gelehrsamkeit hier in ganz besonderem Ansehen stehen, und viele Söhne der Stadt die höchsten akade-

mischen Würden erreicht haben. Die Stadt ist stolz darauf, in ihren Mauern die viertgrößte Bibliothek des Reiches zu besitzen. Doch ist diese Bibliothek nicht etwa Eigenthum des Staates oder der Stadt, oder überhaupt der öffentlichen Benützung zugänglich; sie gehört im Gegentheile einer einzigen Familie, welche nahe dem Südthore der Stadt ansässig ist; jedes Mitglied der zahlreichen Descendenz und Verwandtschaft des Gründers dieser Bibliothek ist berechtigt, dieselbe zu benützen, und erhält zu diesem Zwecke einen eigenen Schlüssel zu den Räumlichkeiten, in welchen die literarischen Schätze aufbewahrt sind. Nach Macgowan[1]) soll diese Bibliothek an 50.000 Werke enthalten; die umfangreichen Annalen von Ningpo bieten, wie S. Wells Williams sich ausdrückt, *„very full information upon every point interesting to a Chinese antiquarian“*, aber sie stellen zugleich, wie derselbe gelehrte Gewährsmann versichert, die Geduld auf harte Proben, indem jede einigermaßen belangreichere Thatsache aus einem unendlichen Wust von Nebensächlichem erst gewissermaßen ausgegraben werden muss.

Die hügeligen Gelände im Südwesten von Ningpo bieten viele landschaftliche Schönheiten; manche ihrer Thäler, wie z. B. die „schneeige Schlucht“ — welche ihren Namen malerischen, schneeweißen, im Grünen hervorleuchtenden Felspartien verdankt — genießen in dieser Richtung einen weitverbreiteten Ruf. Die Ebene aber gilt als das classische Land des chinesischen Ackerbaues, und hier hat, wie die chinesische Tradition besagt, vor 40 Jahrhunderten der Kaiser Chun eigenhändig den Pflug geführt, welchem ein Elephant vorgespannt war. —

Wenden wir uns nun wieder dem trockenen Gebiete jener Zahlen zu, welche uns die äußere Handelsthätigkeit von Ningpo zu charakterisiren vermögen, so finden wir zunächst bezüglich des Mittels zum Handel, der Schifffahrt, das Folgende:

Im Decennium 1863—1872 zeigt die größte Schiffszahl (ein- und ausgelaufene Schiffe) das Jahr 1863 mit 3198 Schiffen; diese hatten aber nur einen Gesammttonnengehalt von 503.459 *t*, während im Jahre 1864 2837 Schiffe einen solchen von 595.666 *t* aufweisen. Die geringste Schiffszahl, 884, finden wir im Jahre 1871, mit 384.094 *t*, hinter welch letzterer Zahl aber jene des Jahres 1867 mit 356.595 *t* noch zurückbleibt, obwohl in diesem Jahre die Gesammtzahl der Schiffe 1318 betragen hatte. An dieser fremden Schiffahrt Ningpos hatten sich die Flaggen Englands, Nord-Amerikas und Deutschlands vorwiegend betheiligt. Die Betheiligung war seitens der englischen Flagge von 1304 Schiffen mit 264.809 *t* im Jahre 1864 und seitens der deutschen Flagge von 294 Schiffen mit 75.870 *t* im selben Jahre, auf beziehungsweise 152 Schiffe mit 48.018 *t* und 50 Schiffe mit 23.092 *t* im Jahre 1872 gesunken; der amerikanische Antheil hingegen hatte sich in den gleichen Jahren von 460 Schiffen mit 152.025 *t* auf 483 Schiffe mit 335.966 *t* gehoben.

Die Verschiebung des Verhältnisses von der Segel- zur Dampfschiffahrt zeigte sich hier so ziemlich in analoger Weise, wie in den anderen chinesischen Häfen:

[1]) Zeitschrift für allgemeine Erdkunde. 1860. (Réclus, VII, 472.)

Im Jahre 1864 standen 2176 Segler mit 470.536 *t*, gegen
661 Dampfer „ 125.139 „
„ „ 1872 hatten sich diese Zahlen verändert auf:
449 Segler mit 51.101 *t*, gegen
521 Dampfer „ 376.479 „
wodurch ganz besonders die Zunahme des Verkehres größerer Dampfer in Ningpo erwiesen scheint.

Die letztverflossenen Jahre zeigen die folgende Schiffahrtsstatistik für Ningpo:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1883 Gesammtschiffahrtsbewegung[1]) | 1066 | Schiffe | mit | 685.770 *t* |
| 1884 „ [1]) | 1068 | „ | „ | 738.408 „ |
| wovon | | | | |
| englischer Flagge 1883 | 338 | „ | „ | 220.436 „ |
| englischer Flagge 1884 | 336 | „ | „ | 237.298 „ |
| amerikanischer „ 1883 | 22 | „ | „ | 3.194 „ |
| amerikanischer „ 1884 | 196 | „ | „ | 197.038 „ |
| chinesischer „ 1883 | 659 | „ | „ | 453.537 „ |
| chinesischer „ 1884 | 511 | „ | „ | 296.807 „ |
| deutscher „ 1883 | 12 | „ | „ | 2.302 „ |
| deutscher „ 1884 | 8 | „ | „ | 3.744 „ |

1885 bis 1888:

Eingelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 446 | Schiffe | mit | 278.435 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 285 | Dampfer | „ | 260.333 | „ | „ |
| | 161 | Segler | „ | 18.102 | „ | „ |
| „ „ 1886 | 570 | Schiffe | „ | 376.413 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 381 | Dampfer | „ | 353.270 | „ | „ |
| | 189 | Segler | „ | 23.143 | „ | „ |
| „ „ 1887 | 529 | Schiffe | „ | 389.600 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 368 | Dampfer | „ | 369.308 | „ | „ |
| | 161 | Segler | „ | 20.292 | „ | „ |
| „ „ 1888 | 557 | Schiffe | „ | 382.379 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 375 | Dampfer | „ | 359.155 | „ | „ |
| | 182 | Segler | „ | 23.224 | „ | „ |

Ausgelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 444 | Schiffe | mit | 278.097 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 285 | Dampfer | „ | 260.333 | „ | „ |
| | 159 | Segler | „ | 17.764 | „ | „ |

---

[1]) Eine Specificirung nach Dampf- und Segelschiffen steht uns rücksichtlich der Jahre 1883 und 1884 nur über die eingelaufenen Schiffe zugebote. Es waren dies bei 531 Schiffen (im Jahre 1884) 387 Dampfer und 144 Segler, gegen 380 Dampfer und 156 Segler im Jahre 1883. Die nordamerikanische Flagge, welche im Jahre 1883 nur durch 11 Segler und durch gar keine Dampfer vertreten war, brachte es im Jahre 1884 zu obiger ansehnlicher Betheiligung infolge der schon früher einmal erwähnten, im Jahre 1884 stattgehabten Übernahme der Dampfer der *China Merchants Company* durch die amerikanische Großhandlungsfirma Russel & Co.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1886 | 572 Schiffe | mit | 376.681 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 381 Dampfer | „ | 353.270 | „ | „ |
| | 191 Segler | „ | 23.411 | „ | „ |
| „ „ 1887 | 530 Schiffe | „ | 389.647 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 368 Dampfer | „ | 369.308 | „ | „ |
| | 162 Segler | „ | 20.339 | „ | „ |
| „ „ 1888 | 554 Schiffe | „ | 382.062 | *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | 375 Dampfer | „ | 359.155 | „ | „ |
| | 179 Segler | „ | 22.907 | „ | „ |

Weitaus der größte Antheil an dieser Schiffsbewegung kommt aber gegenwärtig der heimischen, chinesischen Flagge zu, unter welche Flagge, wie schon bemerkt, die Dampfer der *China Merchants Company* wieder zurückgekehrt sind. Beschränken wir uns, da uns dies zur Orientirung genügt, auf z. B. die eingelaufenen Schiffe der drei Jahre 1886—1888, so finden wir folgende Verhältnisse:

Im Jahre 1886 576 Schiffe mit 376.413 *t*, worunter 390 chinesische mit 240.050 *t*, 162 englische mit 129.444 *t*, 15 deutsche mit 6598 *t*, 1 amerikanisches mit 146 *t*;

im Jahre 1887 529 Schiffe mit 389.600 *t*, wovon 365 chinesische mit 260.545 *t*, 158 englische mit 126.607 *t*, 5 deutsche mit 1526 *t*;

im Jahre 1888 557 Schiffe mit 382.379 *t*, wovon 398 chinesische mit 253.252 *t*, 156 englische mit 127.694 *t*, 2 deutsche mit 1283 *t*, 1 amerikanisches mit 150 *t*.

Auf die von dieser Schiffsbewegung bewältigten Handelswerte übergehend, finden wir, gegenüber den Gesammtwerten im Decennium 1863—1872, welche sich zwischen dem Minimum von 11,864.820 H. T. (im Jahre 1865) und dem Maximum von 18,265.439 H. T. (im Jahre 1872) bewegten, wobei die Einfuhrswerte von 11,240.059 H. T. im Jahre 1863 ziemlich stetig bis 7,736.220 H. T. im Jahre 1872 gesunken, die Ausfuhrswerte hingegen von 5,035.447 H. T. auf 10,529.219 H. T. in den gleichen Jahren gestiegen waren [1]), in neuerer Zeit die folgenden Verhältnisse:

| Im Jahre | betrugen die Gesammtwerte der Einfuhren | Ausfuhren | Ges.-Warenbewegung |
|---|---|---|---|
| 1882 | 2,028.393 £ | 934.230 £ | 2.962.623 £ |
| worunter Einfuhren chinesischer Ware | 449.394 „ | — | — |
| 1883 | 1,887.801 „ | 886.937 „ | 2,774.738 „ |
| worunter Einf. chin. W. | 420.644 „ | — | — |
| 1884 | 1,714.779 „ | 1,193.318 „ | 2,908.097 „ |
| worunter Einf. chin. W. | 336.040 „ | — | — |

[1]) Einfuhrswerte 1863—1872 in Millionen Haikwan Taels à 1/3 £:
11.2, 10.3, 6.5, 6.4, 7.0, 6.7, 7.2, 7.6, 7.2, 7.7;
Ausfuhrswerte:
5.0, 6.5, 5.4, 6.7, 6.0, 6.2, 7.0, 7.6, 9.2, 10.2.

| Im Jahre | betrugen die Gesammtwerte der Einfuhren | Ausfuhren | Ges.-Warenbewegung |
|---|---|---|---|
| 1885 | 1,878.689 „ | 1,276.757 „ | 3,155.446 „ |
| worunter Einf. chin. W. | 440.294 „ | — | — |
| 1886 | 2,145.965 „ | 1.202.719 „ | 3,348.684 „ |
| worunter Einf. chin. W. | 562.983 „ | — | — |
| 1887 | 1,673.722 „ | 1,111.121 „ | 2,784.843 „ |
| 1888 | 1,913.087 „ | 1,414.333 „ | 3,327.420 „ |

Die ansehnliche Menge von Gütern, welche diese Handelswerte darstellen, deren steigende Tendenz nicht zu verkennen ist, und von welchen Gütern der weitaus größte Theil aus Einfuhren fremder Erzeugnisse und Ausfuhren eigener Producte nach fremden Ländern (als letztes Ziel) bestehen — nehmen nur zu sehr geringem Theile ihren Weg directe zwischen Ningpo und fremden, nichtchinesischen Häfen, ein für Ningpo charakteristisches Verhältnis, welches schon früher andeutungsweise Erwähnung gefunden hat.

Von den Gesammteinfuhrswerten fremder Waren, die — wie aus obigen Zahlengruppen ersichtlich — über eine Million £ jährlich ausmachen, kamen direct von fremden Häfen nach Ningpo:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | Waren | im | Gesammtwerte | 16.733 £ |
| „ | 1886 | „ | „ | „ | 23.566 „ |
| „ | 1887 | „ | „ | „ | 4.564 „ |
| „ | 1888 | „ | „ | „ | 5.348 „ |

An diesen Summen participiren als Herkunftsorte der direct nach Ningpo gebrachten Werte:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Hongkong ........ | mit 10.963 | 12.052 | — | und | 3679 £ |
| Singapore und Str. S. | „ 3.014 | 6.112 | 3507 | „ | 1669 „ |
| Japan ............ | „ 2.756 | 5.392 | — | | — „ |
| Australien ........ | „ — | — | — | | 1057 „ |

Directe Ausfuhr von Ningpo nach fremden Häfen findet nur mehr in ganz geringfügigen Wertmengen statt, welche pro 1887 und 1888 gar nicht mehr eigens angegeben werden, und im Jahre 1885 27.640 £, im Jahre 1886 5134 £ an Wert erreichten.

Die directen Beziehungen im Warenverkehre von Ningpo mit anderen als chinesischen Häfen (vorzugsweise Shanghai) sind also, wie wir sehen, sehr geringfügige, mit anderen als ostasiatischen Häfen aber geradezu null.

Unter den Gegenständen, aus welchen die Einfuhren Ningpos bestehen, sind es die folgenden, auf welche die größten Theilsummen der Einfuhrswerte entfallen.

Baumwollwaren:

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 655.879 | ? |
| 1883 | 650.237 | ? |
| 1884 | 641.759 | ? |
| 1885 | 590.688 | 283.297 |
| 1886 | 742.454 | 337.514 |
| 1887 | 741.273 | 308.364 |
| 1888 | 756.694 | 336.053 |

Wollwaren:

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 16.462 | ? |
| 1883 | 14.445 | ? |
| 1884 | 10.602 | ? |
| 1885 | 12.671 | 23.476 |
| 1886 | 13.626 | 26.889 |
| 1887 | 12.257 | 24.202 |
| 1888 | 13.258 | 21.612 |

Metallwaren[1]):

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 64.645 | ? |
| 1883 | 63.634 | ? |
| 1884 | 60.156 | ? |
| 1885 | 63.657 | 145.277 |
| 1886 | 75.622 | 158.831 |
| 1887 | 78.458 | 195.024 |
| 1888 | 89.664 | 234.259 |

Zucker:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 39.407 | ? |
| 1883 | 37.972 | ? |
| 1884 | 36.269 | ? |
| 1885 | 74.005 | 46.327 |
| 1886 | 74.166 | 58.029 |
| 1887 | 101.263 | 99.491 |
| 1888 | 81.809 | 74.073 |

Petroleum (*Kerosine*):

| Im Jahre | Gallonen | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 1,005.470 | ? |
| 1883 | 817.000 | ? |
| 1884 | 1,144.700 | ? |
| 1885 | 1,135.510 | 35.832 |
| 1886 | 1,540.100 | 42.908 |
| 1887 | 1,073.840 | 29.544 |
| 1888 | 1,471.560 | 48.175 |

[1]) Mit Ausnahme von Nägeln und Draht meist nur Eisen in Stäben und Platten, und unverarbeitetes Zinn und Blei. In den Ausweisen der Jahre 1887 und 1888 erscheinen kleinere Posten an Kupfer, und solche von Zinn aus dem Yünnan eigens specificirt. Zinn überwiegt an Wert alle übrigen eingeführten Metalle zusammen.

**Tabak:**

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 10.070 | ? |
| 1883 | 11.695 | ? |
| 1884 | 11.119 | ? |
| 1885 | 8.420 | 29.279 |
| 1886 | 12.411 | 29.143 |
| 1887 | 17.242 | 28.608 |
| 1888 | 21.679 | 39.718 |

**Medicinalkräuter und Heilmittel:**

| Im Jahre | für den Wert von £ |
|---|---|
| 1885 [1]) | 97.195 |
| 1886 | 101.444 |
| 1887 | 106.313 |
| 1888 | 114.397 |

Dem Werte nach ist der Haupteinfuhrsartikel auch in Ningpo das Opium, indem dieser Posten meist $^1/_3$—$^1/_4$ der Gesammteinfuhrswerte ausmacht. Die Mengen und Werte betrugen:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1883 | 8445 | Pikuls | im | Werte | von | ? | |
| „ | „ 1884 | 7541 | „ | „ | „ | „ | ? | |
| „ | „ 1885 | 6791 | „ | „ | „ | „ | 744.118 | £ |
| „ | „ 1886 | 9243 | „ | „ | „ | „ | 768.300 | „ |
| „ | „ 1887 | 4564 | „ | „ | „ | „ | 409.550 | „ |
| „ | „ 1888 | 6111 | „ | „ | „ | „ | 574.510 | „ |

Die verschiedenen Sorten fremden, also importirten Opiums, zeigen hier ein ähnliches gegenseitiges Mengenverhältnis, wie in den anderen chinesischen Häfen; für die Jahre 1887 und 1888 entfielen auf die obigen Summen von

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4564 | und | 6111 | Pikuls | Gesammteinfuhr: |
| 4370 | „ | 5821 | „ | *Malwa-*, |
| 84 | „ | 156 | „ | *Patna-*, |
| 109 | „ | 130 | „ | *Benares-* und nur |
| 1 | „ | 4 | „ | persischen Opiums. |

Der Bau und Consum inländischen Opiums macht auch in der Provinz Chekiang Fortschritte, welche auf die Dauer nicht verfehlen können, dem Einfuhrshandel von Ningpo in Opium ernste Concurrenz zu bieten. Ähnlich, wie dies schon bei der Besprechung des Opiumhandels von Amoy und Foochow erwähnt wurde, hat auch hier die Regulirung der Einhebungsmodalitäten des *Lekin* dem Handel in Opium über die Landgrenzen der Nachbarprovinzen entgegengewirkt. Durch die erwähnte Regulirung ist die Taxe von 30 H. T. für jede in Ningpo direct eingeführte Kiste Opium um 3.8 H. T. ermäßigt worden, und die Einfuhrsziffern für das Jahr 1888 (s. oben) zeigen deutlich, in welchem bedeutenden Verhältnisse die Einfuhr sofort zugenommen hat.

[1]) Die uns zugebote stehenden Daten früherer Jahre geben keine Werte, sondern nur Gewichtsangaben, die hier wenig orientiren.

Zugleich machten die Aufsichtsstationen an der Kiangsu-Chekiang Landgrenze, welche von der Verwaltung der fremden Zölle zur Controle des von Shanghai nach Ningpo gehenden Opiumhandels aufgestellt worden waren, die Erfahrung, dass dieser Handel in gleichem Verhältnisse abnehme, in welchem die Einfuhr in Ningpo sich wieder gehoben hatte. Der Consum an fremdem Opium darf also im ganzen und großen in dem von Ningpo aus versehenen Bereiche, der ziemlich identisch mit der Ausdehnung der Provinz Chekiang ist, als stationär angesehen werden. Nicht so dürfte es mit dem Consum des einheimischen, auf chinesischem Boden gebauten Opiums stehen. Es geht im Gegentheile aus dem Berichte des Consularfunctionärs J. N. Tratman an den Marquis von Salisbury (12. März 1889) hervor, dass der Gewinnung des Opiums in Chekiang immer weitere Terrains dienstbar gemacht werden. Die Besteuerung des inländischen Opiums steht hinter jener des eingeführten so bedeutend zurück, dass die wesentlich geringere Qualität des ersteren kein Hindernis für die Erzielung ansehnlichen Gewinnes zu bilden vermag; dazu kommt, dass das Klima und die Bodenbeschaffenheit in einem großen Theile von Chekiang, insbesondere in der Umgebung von Ningpo, es gestatten, auf den Reisfeldern, in der Zeit zwischen der ersten Reisernte im Sommer und der zweiten Reisaussaat im Spätherbste, die das wertvolle Opium liefernde Pflanze zu genügender Entwicklung und Reife zu bringen.

Nebst den bisher besprochenen Gegenständen der Einfuhr, erreichen noch bedeutendere Werte (von über 10.000 £) durchschnittlich im Jahre: *Ginseng*, Hanf, Indigo, Zündhölzchen, Seidenstoffe, Firnisse, feine Werkhölzer.

In der Ausfuhr überwiegt Thee, u. zw. beinahe ausschließlich grüner Thee, alle übrigen Artikel zusammengenommen, indem der Wert dieses Ausfuhrsgegenstandes sich auf circa $^{8}/_{10}$ der gesammten Ausfuhrswerte beläuft. Es stehen uns diesfällig die folgenden Zahlenangaben zugebote, welche im Vergleiche mit den Daten aus dem Quinquennium 1868—1872 zeigen, dass die Theeausfuhr Ningpos — also wohl auch die Theeproduction der Gebiete, welche diesen Ausfuhrspunkt alimentiren — ziemlich stationär geblieben ist.

Es betrug nämlich:

Die Theeausfuhr Ningpos:

| Im Jahre | | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|---|
| Quinquennium 1868—1872 | 1868 (*Min.*) | 125.872 | 1,291.262 |
| | 1872 (*Max.*) | 181.162 | 2,864.993 (?) |
| | 1882 | 143.272 | ? |
| | 1883 | 127.059 | ? |
| | 1884 | 156.592 | ? |
| | 1885 | 168.462 | 1,130.811 |
| | 1886 | 147.133 | 828.825 |
| | 1887 | 134.016 | 788.998 |
| | 1888 | 156.997 | 1,016.733 |

Den nächsten Platz nimmt die Ausfuhr von gesalzenen Fischen ein. Der Fischfang beschäftigt einen großen Theil der Bewohner der reichbewässerten Umgebung von Ningpo, und die zahlreichen „Eishäuser“ in der

Stadt, den Dörfern, Weilern und zerstreuten Anwesen sind zu dem Zwecke erbaut, die gefangenen Fische bei feuchtem und warmen Wetter so lange aufzubewahren, bis an das Trocknen und Einsalzen geschritten werden kann.

Die Mengen und Werte der Fischausfuhr betrugen:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1882 | 13.458 | ? |
| 1883 | 30.805 | ? |
| 1884 | 55.876 | ? |
| 1885 | 36.397 | 37.067 |
| 1886 | 52.409 | 48.461 |
| 1887 | 47.881 | 52.515 |
| 1888 | 43.468 | 52.353 |

Baumwolle wird in letzter Zeit, namentlich in der dem Meere abgerungenen Tiefebene im Nordosten von Ningpo, zwischen der Hangchow-Bai und Yü-Yao, welche gegen die Verwüstungen durch die See durch bemerkenswert gut erhaltene[1]) Kunstdämme geschützt ist (diese Gegend wird oft als das »chinesische Holland« charakterisirt), mit Erfolg cultivirt, und kommt in nennenswerter Menge zur Ausfuhr. Während das Jahr 1882 von diesem Erzeugnisse nur eine Ausfuhr von 3909, das Jahr 1883 gar nur von 935 Pikuls verzeichnet, finden wir im Jahre 1884 schon 9.575 Pikuls, und

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1885 | 6.434 | Pikuls | im | Werte | von | 15.660 £ |
| " " 1886 | 5.379 | " | " | " | " | 13.276 " |
| " " 1887 | 11.627 | " | " | " | " | 26.379 " |
| " " 1888 | 8.590 | " | " | " | " | 21.474 " |

Die Qualität der hier gewonnenen rohen Baumwolle ist zwar keine solche erster Ordnung; namentlich ist die Kürze der Faser, $^1/_8$" bis $^5/_8$", der textilen Verarbeitung sehr hinderlich. Die besondere Weiße der Farbe aber, die Rauheit und Zähigkeit der Fiber, soll gleichwohl diese Baumwolle zur Mischung mit an und für sich besseren, z. B. amerikanischen Sorten sehr empfehlen. Für die wichtigste Arbeit bei der Baumwollernte, nämlich die Befreiung der Wollfasern von dem in denselben eingeschlossenen Samen, steht zumeist noch Handarbeit in Verwendung; die Benützung von Maschinen, welche zu diesem Zwecke aus Japan und Ostindien bezogen worden sind, hat bisher keine vollkommen befriedigenden Resultate ergeben.

Unter den zahlreichen Artikeln der Kleinindustrie von Ningpo stellen in der Ausfuhr Matten, Hüte und Papierfächer die relativ größten Werte dar. Von diesen Artikeln gelangen jährlich Millionen von Stücken zum Export. Es wurden ausgeführt:

| Im Jahre | 1882 | 1883 | 1884 | 1885 |
|---|---|---|---|---|
| Papierfächer ... | 1,199.611 | 1,240.246 | 696.132 | 455.468 Stück |
| im Werte von | ? | ? | ? | 4.713 £ |
| Matten ....... | 1,106.222 | 1,431.052 | 1,151.156 | 1,187.315 Stück |
| im Werte von | ? | ? | ? | 29.673 £ |

[1]) Eine eigene Umlage wird für die Kosten der Erhaltung dieser chinesischen »*Murazzi*« erhoben.

| Im Jahre | 1882 | 1883 | 1884 | 1885 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Hüte ......... | 12,221.400 | 2,636.020 | 6,869.333 | 8,943.600 | Stück |
| im Werte von | ? | ? | ? | 15.453 | £ |

| Im Jahre | 1886 | 1887 | 1888 | |
|---|---|---|---|---|
| Papierfächer ... | 2,925.869 | 1,547.374 | 1,909.567 | Stück |
| im Werte von | 20.253 | 16.540 | 21.116 | £ |
| Matten........ | 1,047.586 | 1,322.153 | 1,277.632 | Stück |
| im Werte von | 20.949 | 19.387 | 12.776 | £ |
| Hüte ......... | 11,580.885 | 11,542.690 | 14,213.105 | Stück |
| im Werte von | 19.500 | 24.008 | 33.219 | £ |

Diese Artikel, deren Erzeugung Gegenstand der Hausindustrie ist und einem guten Theil der Bewohner von Ningpo Beschäftigung bietet, zeigen, wie wir sehen, eine bemerkenswert steigende Tendenz.

## 14. Shanghai.

*NAUTILUS: 28. Mai bis 11. Juni 1885.*
*26. Mai bis 5. Juni 1886.*
*AURORA: 21. October bis 4. November 1887.*

Im äußersten Südosten der Provinz Kiangsu, in 31° 15' nördl. Breite und 121° 29' östl. Länge, an dem Zusammenflusse des Hwang-po und des Wusung-Flusses, liegt das mächtige Emporium Shanghai (die Stadt „nächst der See“), etwa zwölf Meilen flussaufwärts von dem kleinen Orte Wusung, bei welchem der gleichnamige Fluss[1]) seine Gewässer in das Delta des gewaltigen Yangtsekiang ergießt.

Shanghai war seit vielen Jahrhunderten schon ein Handelsplatz von Bedeutung; nach der japanischen Invasion in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde die Stadt durch Ringmauern umwallt, welche Schutz gegen feindliche Angriffe bieten sollten; gegen die Kriegskunst der Barbaren des Westens erwiesen sich aber diese Vertheidigungsanstalten als machtlos, und am 19. Juni 1842 wurde Shanghai von englischen Streitkräften mühelos eingenommen und besetzt. Durch den Frieden von Nangking wurde Shanghai zum Vertragshafen gemacht; es war dies der nördlichste der fünf Häfen, deren Öffnung für den fremden Handel damals der chinesischen Regierung auferlegt worden war.

---

[1]) Der Name Wusung kam — alten chinesischen Beschreibungen zufolge — früher jenem Wasserlaufe zu, der gegenwärtig allgemein *Soochow-Creek* genannt wird und zwischen dem englischen und amerikanischen Fremdenviertel in den Hwang-po (Huanpo, Huangpu, Wongpu) einmündet. Dieser Wasserlauf, wie schon seine jetzige Bezeichnung als *creek* es andeutet, nur von geringer Breite (etwa 100 *m*), soll in alten Zeiten gegen drei Meilen breit gewesen sein, während der Hwang-po — jetzt bei Shanghai über 400 *m* breit — damals nur ein unbedeutender Zufluss des Wusung gewesen sein soll. Daher erklärt es sich, dass der vereinigte Unterlauf den Namen Wusung erhielt, welchen er auch beibehielt. Gegenwärtig müsste man eigentlich sagen, dass Shanghai am linken Ufer des Hwang-po liegt, welcher Fluss unterhalb der Stadt die Gewässer des *Soochow-Creek* aufnimmt und von der Stadt bis zur Mündung den Namen Wusung führt.

Obwohl Shanghai von der See aus nur nach Durchschiffung eines Stromdeltas voll Fährlichkeiten und nach Überschreitung der keineswegs immer gefahrlosen Flussbarre des Wusung zu erreichen ist, durfte man doch eine mächtige Entwicklung des auswärtigen Handels hier voraussetzen, wo durch den Wusung und Hwang-po Verbindungen mit Sungkiang, Soochow und von da aus mit den großen Städten an dem Kaiser-Canale bestehen, und wo der nahe Yangtsekiang die Wasserstraße für die Producte der entferntesten Provinzen, wie Szechuen, und selbst von dem an Burma grenzenden Yünnan bildet.

Die Voraussetzungen, welche an die Lage von Shanghai geknüpft wurden, haben sich glänzend bewährt, und Shanghai ist zu einem Emporium geworden, welchem in ganz Asien nur von Bombay der Rang streitig gemacht werden kann, und dessen Handelsbewegung die Hälfte des in allen chinesischen Vertragshäfen vorkommenden Umsatzes (etwa 60% der Ausfuhren und 40% der Einfuhren) ausmacht.

Von dem im Nangkinger Frieden zugestandenen Rechte, eine Handelsniederlassung nächst Shanghai zu gründen, machte England ohne viel Zeitverlust Gebrauch. Kapitän Balfour wurde mit der Auswahl des erforderlichen Terrains betraut und als erster englischer Consul hier bestellt. Er entschied sich für die, damals wenig einladend erscheinenden Landflächen, welche sich im Norden der Stadt Shanghai, ebenfalls am linken Ufer des Huangpu, bis zur Einmündung des (alten) Wusung und zu diesem Wasserlaufe selbst hinziehen. Zwischen der Stadt und dem für die englische Niederlassung ausersehenen Terrain blieb ein, ebenfalls durch eine Wasserader begrenzter Landstreifen frei, welcher später zur französischen Niederlassung wurde; über die Nordgrenze der englischen »Concession« hinaus, auf dem jenseitigen Ufer des alten Wusung, oder, wie er jetzt allgemein genannt wird, des *Soochow Creek*, entstand noch später der amerikanische Theil der Fremdenstadt von Shanghai. Diese amerikanische Niederlassung hat sich schon seit längerer Zeit mit der englischen zu einem einheitlichen Gemeinwesen fusionirt, so dass man jetzt, von Süden nach Norden, am linken Ufer des Huangpu gelagert, folgende Theile des gesammten Handelsemporiums Shanghai zu unterscheiden hat: die chinesische Stadt, die französische und die englisch-amerikanische Concession. Der Yang-king-pang scheidet die französische von der englischen Concession; der sogenannte »*defence-creek*« umschließt die englische und die französische Concession zusammengenommen im Westen und Süden, in letzterer Richtung längs der Wälle der Chinesenstadt in den Huangpu mündend, aber nach Westen zu nicht etwa die vertragsmäßige Grenze der fremden Territorien bildend, da eine solche — wohl im Hinblicke auf die zu erwartende Zunahme der räumlichen Bedürfnisse für die Ansiedlung — überhaupt nicht fixirt worden ist. In der That besitzt die englisch-amerikanische Communität weitläufige Gründe auch westlich des *defence-creek*, wo sich z. B. der große Rennplatz, Gärten und verschiedene Anlagen für die von den Engländern so sehr cultivirten athletischen und gymnastischen Vergnügungen befinden. Auch am jenseitigen Ufer des Huangpu, in und nächst der Vorstadt Pootung, ist mancher Baugrund oder sonstiger Boden in gleicher Weise im Besitze und in Benützung von Fremden, wie in den eigentlichen fremden Concessionen. Die Partie im Norden des *Soochow-Creek*, die amerikanische Niederlassung, wird oft auch mit dem eigenen Namen Honkew bezeichnet. Das rechtliche Besitzverhältnis rücksichtlich der an die Fremden überlassenen

Gründe wird als Mietverhältnis aufgefasst. Als Eigenthümer und Vermieter wird der Landesherr, der Kaiser, angesehen; die Vermietung oder Verpachtnng der Gründe gilt als auf immerwährende Zeiten geschehen, und es beträgt der Pachtschilling 1500 *Cash* jährlich für den *Mow*, etwa den sechsten Theil des englischen *Acre*. Die officielle Feststellnng der Werte der an die Fremden überlassenen Grnndstücke erfolgte im Jahre 1882 mit 10,340.650 Taëls für die englische Niederlassnng, mit 3,550.660 Taëls für Honkew, nnd mit 2,306.677 Taëls (im Jahre 1885) für die französische Concession. Eine gleichzeitige Schätznng dieser Werte seitens der Handelskammer erreichte aber für alle drei Concessionen zusammen die Summe von 24,355.000 Taëls.

Von der chinesischen Stadt Shanghai ist nichts zu sagen, was nicht schon von anderen chinesischen Städten gesagt worden wäre. Auch hier findet man die anscheinend starke, in Wirklichkeit unwirksame Umwallung mit ihren alten Geschützen, Thoren, Durchlässen und nassem Graben; auch hier, im Innern der Stadt, dieselben schlecht gebauten Häuser, engen nnd winkeligen Straßen, das Gedränge der in steter fieberhafter Thätigkeit befindlichen Bewohner; Schmutz nnd Unreinlichkeit überall, welche nicht allein das Auge, sondern vielmehr noch den Geruch beleidigen. Von hervorragenden Gebäuden nnr einige wenige Tempel, von welchen nnr jener der Schntzgöttin durch seine hübsche, wasserumgebene Lage etwas sehenswerter ist; alle Gebäude der Stadt überragt von der römisch-katholischen, massiv angelegten Kathedrale nnd einem schlanken, hochstrebenden Thurm einer Unionisten-Kapelle.

Ganz ein anderes Bild geben die aneinandergereihten Fremdenniederlassnngen. Es ist zwar nicht leicht thunlich, einen Gesammtüberblick über diese förmliche europäische Stadt des fernen Ostens zn gewinnen, weil das Terrain ein vollständig flaches, niedrig liegendes ist; aber vom Flusse ans gesehen, ist es geradezn eine unnnterbrochene Reihe von prunkvollen Palästen, welche die Aussicht anf die weiter landeinwärts gelegenen Partien benimmt. Diese Paläste gehören den großen Handelsfirmen, welche sich hier znr Zeit des rapiden Aufschwnnges von Shanghai sesshaft gemacht haben. Doch ist diese prunkhafte Front, welche sich am Flussufer der Fremdenstadt Shanghais hinzieht, nicht etwa nnr als ein täuschender Vorhang zn betrachten, hinter welchem bald wieder das wohlbekannte Bild chinesischer, schmutzstarrender, winkeliger Gassen nnd Gässchen sich verbergen würde. Im Gegentheile findet man anch in den rückwärtigen Partien der Fremdenstadt, obschon diese sehr reichlich von Chinesen bewohnt sind, breite, lichte, wohl erhaltene nnd reinliche Straßen, gut gebaute, den sanitären Anfordernngen des Klimas entsprechende Hänser, Plätze nnd Gärten, nnd ein Treiben und Leben, welches zwar von der regen, nimmer rnhenden Handelsthätigkeit des Platzes Zeugnis gibt, aber von dem übermäßigen Hasten nnd beinahe beängstigenden Drängen ziemlich frei ist, welchem man in den engen Gässchen chinesischer Stadttheile sonst überall begegnet. Hervorragende Gebäude sind in großer Zahl vorhanden; außer den schon erwähnten palastartigen Geschäfts- und Wohnhäusern der großen Firmen, sind die Dreieinigkeits-Kathedrale, die Clubgebäude, das Theater, die Freimanrer-Loge, die Bibliothek mit dem Museum, ein Hospital nnd das *Sailors Home*, zugleich imposante und schöne Gebände.

Auf dem Flusse entfaltet sich das bewegte Treiben, welches nicht allein durch die zahlreichen ein- nnd auslaufenden Schiffe aller Art, und die Thätigkeit der ladenden oder löschenden Schiffe hervorgebracht wird, sondern anch hier, wie überall in China, seine theilweise Ursache darin hat, dass ein

guter Theil der Bevölkerung, ohne Wohnsitz am Lande, auf dem Flusse in Flottanten, Lichterbooten, Sampans u. s. w. sein Leben zubringt. Selbst die — recht zahlreiche — chinesische Bevölkerung der Fremdenviertel, wo es an Unterkunft auf dem Lande keineswegs gebricht, trägt ihren Theil zu der Flussbevölkerung bei. Am meisten stromaufwärts, im Bereiche der chinesischen Stadt, drängen sich hunderte und hunderte von Dschunken auf ihren Vertäuungsplätzen, kaum den nöthigen Raum für kleine Boote zur Communication übrig lassend; weiter stromabwärts, längs der Fremdenstadt, sind es die immer mächtiger werdenden großen Dampfer der überseeischen Länder und die immer spärlicher ihren Antheil findenden Hochseesegelschiffe, welche entweder an den Landungsbrücken liegen oder im Flusse verankert sind. Die Schiffahrtsbewegung, obwohl den Umfang jener von Hongkong nicht erreichend, ist eine sehr bedeutende — wie dies die später folgenden Zahlenangaben darthun werden — aber auf dem nur engen Raume, welcher hier auf dem Flusse für die Manöver der ankommenden und abgehenden Schiffe zur Verfügung steht, ist das in steter Bewegung befindliche Bild der Schiffahrtsthätigkeit ein umso fesselnderes und imponirenderes. Das eigenthümliche Aussehen der chinesischen Dschunken, welche man nirgends so häufig und aus solcher Nähe zu sehen bekommt, wie hier, wo täglich hunderte dieser schwerfälligen Segler, zwischen den großen Seeschiffen sich durchwindend, ankommen oder abgehen, gibt dem Ganzen ein originelles Gepräge. Unser berühmter Landsmann, Graf Alexander Hübner, hat in seinem unvergleichlichen »Spaziergang um die Welt« den Eindruck prächtig gekennzeichnet, welchen er beim Einlaufen in Shanghai von den Dschunken erhielt: »*Nous avons passé devant les chantiers et les docks de la compagnie américaine dont les grand steamers à deux étages, complétement peints en blanc, desservent la ligne du Yangtsekiang. Plus haut, vous apercevez, partant, arrivant, ou à l'ancre, les bateaux de la compagnie anglaise péninsulaire et ceux des Méssagéries françaises. Ajoutez les nombreux vapeurs de commerce anglais expédiés directement de Londres, de Liverpool, de Glasgow, ceux des grandes maisons de Shanghai, des Jardine, des Russell, et, près de chacun, semblables à des planètes gravitant autour de leur soleil, les sampans chinois employés au chargement et déchargement de ces grands navires. On aperçoit aussi beaucoup de voiliers; mais, depuis l'ouverture en canal de Suez, leur nombre diminue sensiblement. C'est la vapeur qui aspire au monopole des mers. Mon oeil se recrée à l'aspect d'une belle corvette autrichienne, la Fasana, arrivée ces jours derniers. Au fond du port, le regard se perd dans une masse confuse de mâts, de vergues, de voiles fantastiques. Ce sont des djonques de toutes dimensions, ancrées sous les murs de la ville chinoise. La proue de chacun de ces bâtiments est ornée de deux yeux peints. Malheureusement, les capitaines ne font pas toujours usage des leurs ou bien, passant en signe de mépris devant les steamers européens, ils provoquent des accidents dont eux et leurs bateaux sont les victimes. Ces gros yeux ouverts qui semblent fixés sur vous avec de sinistres intentions, ne laissent pas, je l'avoue, de m'inspirèr une terreur secrète. Symbole, menteur il est vrai, dè la vigilance des équipages, ils donnent au bâtiment l'apparence d'un monstre prêt à vous dévorer.*«

Wie schon angedeutet, ist die Bevölkerung der Fremdenniederlassungen zu gutem Theile aus Chinesen bestehend. Während die Einwohnerzahl der

umwallten chinesischen Stadt (bei schwankenden Angaben) nur etwa 125.000 betragen soll, erreicht die analoge Zahl, für die drei Fremdenniederlassungen zusammengenommen, an 170.500. Folgende näheren Angaben über die Zusammensetzung der nichtchinesischen Bevölkerung der Fremdenstadt Shanghais liegen uns vor; den vom Fregattenkapitän v. Spetzler berichteten Daten, welche auf dem Census von 1880 basiren, werden wir die neuesten auf dem Census von 1885 basirten Daten gegenüberstellen.

Im Jahre 1865 zählte man, unter Einschluss von 1851 Angehörigen der fremden Wehrmächte und 981 fremden Seeleuten, im ganzen 5589 Fremde in Shanghai. In den Jahren 1880 und 1885 zählte man in der vereinigten englisch-amerikanischen Niederlassung:

| | Census 1880 | Census 1885 |
|---|---|---|
| Engländer | 1044 | 1453 |
| Portugiesen | 285 | 457 |
| Amerikaner | 230 | 274 |
| Deutsche | 190 | 216 |
| Spanier | 76 | 232 |
| Franzosen | 41 | 66 |
| Dänen | 32 | 51 |
| Österreicher und Ungarn | ? | 75 |
| Andere Europäer | 57 | 103 |
| Japaner | 168 | 595 |
| Andere Asiaten | 74 | 153, worunter 58 Indier. |
| Im ganzen | 2197 | 3675 |

An dieser Zunahme participirt Honkew, oder der ursprünglich amerikanische Theil der Concession, mehr als die eigentlich englische Niederlassung. Bezüglich der Fremden in der französischen Concession fehlen nähere Daten über deren Nationalität; vorwiegend mag sie wohl französisch sein; die Anzahl wird rund mit 350 im Jahre 1880, mit 400 im Jahre 1885 angegeben.

Interessant ist die Zusammensetzung der obigen Summenzahlen, nach Geschlecht und Alter, im Vergleiche mit der analogen Zusammensetzung in früheren Jahren. Während nämlich im Jahre 1870 die Totalsumme der Fremden (in den Concessionen nördlich von Yangkingpang) in der Zahl von 1666 sich auf 1281 Männer, 218 Weiber und 167 Kinder vertheilte, setzte sich die Summe von 2197 Personen im Census des Jahres 1880 aus 1171 Männern, 502 Weibern und 524 Kindern zusammen. Ebenso soll von 1880 bis 1885 eine bedeutende Zunahme des Antheiles eingetreten sein, welcher auf Frauen und Kinder entfällt; die genauen Ziffern fehlen uns leider. Diese Zunahme charakterisirt aber die Veränderung, die im Leben der Fremden Shanghais platzgreift; sie zeigt, dass sich das Leben derselben dort stabilisirt, und wenn jetzt weniger Zuzug einzelner Männer stattfindet, die früher auf wenige Jahre dahinkamen, entweder unverheiratet, oder Weib und Kind hinter sich lassend, um im Fluge Reichthümer zu erwerben, so können andererseits gegenwärtig diejenigen, welche durch die jetzigen Verhältnisse bei bescheidenem Gewinne zu längerem Ausharren gezwungen sind, unbedroht von den früher oft gefährlichen Zuständen, während ihres Aufenthaltes im großen Handelsemporium des Ostens, die Freuden und Segnungen des Familienlebens genießen.

Zu den Gefahren des Aufenthaltes in Shanghai zählt nun allerdings auch das Klima dieses Ortes, welches sich wohl gegen frühere Zeiten nicht gebessert hat, aber dessen schädlichen Einwirkungen durch alle Mittel der Kunst und Wissenschaft mit entsprechendem Erfolge entgegengearbeitet wird. Im Decennium 1875—1885 variirte die Sterblichkeit unter den Fremden, die Bemannungen der Schiffe eingerechnet, von 18.6‰ im Jahre 1875 bis 35.6‰ im Jahre 1883. Im Jahre 1885 betrug das Verhältnis 20.24‰. Die Cholera, welche wohl so ziemlich alljährlich vereinzelte Opfer fordert, soll nach den vorliegenden Erfahrungen in Shanghai viel häufiger an Bord von Schiffen, als am Lande zum Ausbruche kommen. Die Zahl von 25 Todesfällen an dieser asiatischen Seuche im Jahre 1885, worunter 8 von ansässigen Fremden, wird übrigens als die Maximalzahl für den angeführten Zeitraum angegeben. Zum wachsenden Percentsatz der Mortalität in den letzten Jahren trägt übrigens unzweifelhaft der rasch zunehmende Percentsatz der unter den Fremden jetzt vorhandenen Frauen und Kinder das Seinige bei. Wenn die Mortalitätsstatistik auf die in Shanghai lebenden Fremden allein, mit Ausschluss der Schiffsbemannungen, gestützt wird, so ergeben sich Permillequoten der Sterblichkeit, welche, nach dem Urtheile des Sanitätsrathes der Shanghaier englisch-amerikanischen Niederlassung, mit jenen der großen europäischen Städte auf gleichem Niveau stehen. Der Sanitätsrapport für das Jahr 1885 z. B. constatirte, dass von den 57 registrirten Todesfällen unter den ansässigen Fremden nur 9 Fälle irgendwie auf eigentlich klimatische Ursachen zurückgeführt werden konnten. Das Klima Shanghais darf, trotz der Nähe des Meeres, als ein excessives angesehen werden; obwohl im Winter das Quecksilber selten unter — 4° C. sinkt, so machen doch die um diese Jahreszeit herrschenden starken NO-Winde die Kälte besonders empfindlich; Sommertemperaturen bis 38°, bei continuirlicher Nässe und allen Insectenplagen, welche die Flussniederung mit sich bringt, wirken erschlaffend und aufregend zugleich, und machen den erschöpften Körper für die verschiedensten Krankheiten empfänglich. Die Mittelzahlen — denen wir nur ungern irgend einen Wert zugestehen, soweit es sich um die Erträglichkeit eines Klimas handelt — ergeben in einer achtjährigen Beobachtungsreihe 18.2 als Jahresmittel, nämlich 10.5° für den Frühling, 25.6° für den Sommer und 14.8° für den Herbst, endlich 3.9° für den Winter, bei 124 Regentagen mit 32.5 Zoll engl. Regenfall. Man vergleicht — allerdings nur dem Thermometer nach — den Sommer Shanghais mit jenem von Rom, den Winter mit jenem von London.

Auf die sanitären Verhältnisse in den Fremdenniederlassungen übt übrigens auch die Anwesenheit einer zahlreichen chinesischen Bevölkerung daselbst ihren Einfluss. Wenn diese Leute auch unter unverkennbar besseren Verhältnissen leben, als ihre Landsleute in der Chinesenstadt, und zu öffentlicher Reinlichkeit angehalten werden, so sind doch die Berührungen mit ihnen mannigfache, und keine für die Europäer wohlthätigen. Ursprünglich beschränkte sich die Zahl der innerhalb der Concessionen lebenden Chinesen auf die unmittelbaren Diener und Arbeiter im Solde der Fremden. Den Anstoß zu selbständiger Niederlassung von Chinesen in der Fremdenstadt gaben erst die Verhältnisse, welche durch den verheerenden Aufstand der Taipings geschaffen wurden. Obwohl in der ursprünglichen Verfassung der Fremden-Concessionen die Sesshaftmachung von Chinesen auf diesen an fremde Nationen „auf immerwährende Zeiten“ mietweise überlassenen Grundcomplexen keineswegs vorgesehen war, ja sogar den chinesischen Landesgesetzen zuwiderlief, brachten

es doch die greulichen Zustände während der Rebellion der Taipings zuwege, dass, namentlich aus der am ärgsten bedrängten Provinz Nganwhui, zahlreiche Flüchtige auf den Fremden-Concessionen von Shanghai Schutz und Unterkunft suchten. Es waren dies zum großen Theile vermögliche Leute, welche ihre transportable Habe vor den gierigen Händen der »Befreier« zu retten suchten; und während die Flüchtigen hier relative Sicherheit fanden, erwies es sich bald für die Fremden als ein sehr gutes Geschäft, auf ihren unverbauten, weitläufigen Gründen Häuser für Chinesen zu errichten, und sie gut zu vermieten oder auch zu verkaufen [1]). Wenn man erfährt, dass die ursprüngliche Zahl von Flüchtlingen, etwa 20.000, während der Zeit, zu welcher Shanghai von den Taipings eingeschlossen war, auf 400.000 angeschwollen gewesen sein soll, kann man sich einen Begriff von dem Tempo machen, in welchem damals die Fremdenstadt von Shanghai sich baulich und räumlich entwickelte. Hier war es auch, wo sich die unter Commando von Fremden stehenden chinesischen Legionen bildeten, welchen — nächst dem Eingreifen europäischer Truppen — die endliche Niederwerfung des Taiping-Aufstandes zu danken war; der Amerikaner Ward und sein Nachfolger Burgevine hatten zwar an der Spitze solcher aus freiwillig angeworbenen Chinesen zusammengesetzten Truppen keine Erfolge aufzuweisen, und Burgevine soll sogar zu den Taipings übergegangen sein; aber der englische Ingenieurmajor Gordon, auf Bitte der chinesischen Behörden vom Admiral Hope zur Bildung von chinesischen Freischaren ermächtigt, schuf und führte eine Streitmacht, die entscheidende Erfolge errang, und ihrem, nach chinesischer Art gleich anfänglich angenommenen Namen, »das stets siegreiche Heer«, alle Ehre machte. Die Vertheidigung von Shanghai selbst blieb während der Bedrohung dieser Stadt durch die Taipings den englischen Land- und Seetruppen überlassen, welche auch die Wälle der chinesischen Stadt besetzten, und ein Corps von freiwilligen Vertheidigern für das Territorium der Fremdenstadt entstand damals, welches sich in gleicher Organisation bis zum heutigen Tage erhalten hat.

Wie schon erwähnt, hat die Thatsache, dass ein starker Theil der Einwohnerschaft der fremden Concessionen aus Chinesen besteht, ihren Ursprung ebenfalls in den Zuständen jener Zeit der Bedrängnis; wenn auch der größte Theil der damals Flüchtigen, nach Herstellung geordneter Zustände, Shanghai wieder verlassen hat, so ist doch auch gegenwärtig eine namhafte chinesische Bevölkerung auf den Concessionen sesshaft. Sie ist sogar in stetiger Zunahme begriffen, wie die folgenden Ziffern zeigen: Im Jahre 1870 zählte man 75.047 Chinesen in den drei Concessionen; nach dem Census von 1885 aber 78.047 im englischen, 30.571 in Honkew, dem amerikanischen Theile, und an 40.000 im französischen Theile. Zu bemerken ist aber, dass an zwei Drittel dieser chinesischen Bevölkerung aus erwachsenen Männern besteht, also der Procentsatz solcher ein sehr hoher ist, die hier Arbeit suchen und finden, ohne aber

---

[1]) Es ist nachgewiesen, dass Gründe, welche von den Fremden um den Preis von 50 £ pro *Acre* gekauft worden waren, zu jener Zeit den Wert von 1000 £ erreichten. Der *Cricket-ground* — damals noch innerhalb der Begrenzung des *defence-creek* gelegen — erreichte bei seiner Parcellirung zu Bauzwecken einen Überschuss von 45.000 Taëls, welche Summe von den Eigenthümern zu einem Fonds für künftige Anlage öffentlicher Erholungs- und Vergnügungsorte gewidmet wurde. Der Preis der Lebensmittel stieg während der Bedrohung Shanghais durch die Taipings auf mehr als das Vierfache seiner gewöhnlichen Höhe.

zugleich in Shanghai ein wirkliches Heim zu besitzen. In der That gehört von den Chinesen der Fremdenstadt Shanghais nur ein sehr geringer Theil, der Geburt nach, der Provinz Kiangsu an, in welcher Shanghai liegt; die meisten sind Zuzügler aus der Provinz Chekiang und besonders aus Canton. Jene Chinesen, welche in Shanghai durch die Fremden beschäftigt werden, sind beinahe ganz ausschließlich in Chekiang und Canton zuhause.

Ihrer Verfassung nach bildet die Fremdenstadt von Shanghai zwei Gemeinwesen; das englisch-amerikanische, im Norden des Kiangkingpang, und das französische, zwischen der Chinesenstadt und dem englisch-amerikanischen Theile der Fremdenstadt. Die Vereinigung der englischen Concession mit der benachbarten amerikanischen (Honkew), hat sich im Jahre 1863 vollzogen. Aus dem ursprünglich, noch vom ersten englischen Consul, Kapitän Balfour, eingesetzten, aus drei Kaufleuten bestehenden „Comité für Straßen- und Uferbauten“ hat sich der jetzige, gänzlich autonome Municipalrath herausgebildet, welcher als *„Council for the Foreign Community of Shanghai North of the Yang-king-pang“* bezeichnet wird. Diese Körperschaft wird alljährlich im Jänner gewählt; Wähler sind jene, welche entweder Grund im Werte von mindestens 500 Taëls besitzen, oder eine, einem solchen Besitze entsprechende Miete bezahlen. Der Municipalrath besteht aus neun Mitgliedern, den verschiedenen Nationalitäten angehörend, welche aus ihrer Mitte den Präsidenten und dessen Stellvertreter wählen. — Das *„Réglement d'Organisation Municipale de la Concession Française“*, nach dessen Bestimmungen die französische Concession verwaltet wird, stammt aus dem Jahre 1862 und wurde im Jahre 1868 revidirt. Nach diesem Reglement besteht der Municipalrath hier aus acht Mitgliedern, von welchen vier Franzosen sein müssen; der französische Consul ist Obmann des Rathes, und jährlich scheidet die Hälfte der auf zwei Jahre gewählten Mitglieder aus. Der Census für die Wahlen in den Municipalrath ist hier ein niedrigerer, als in der englisch-amerikanischen Communität; der dortigen Summe von 500 Taëls ist hier jene von 1000 Frcs. substituirt. Dieser liberaleren Bestimmung rücksichtlich der Wahlfähigkeit entspricht aber der sonstige Geist der Verwaltungsmaximen, im Vergleiche zu jenem, welcher die Verwaltung der Nachbarconcessionen beherrscht, keineswegs; in der französischen Concession regiert dem Wesen nach der vom Staate bestellte Consul, welchem sogar das Recht zustehen soll, die zu wählenden Municipalräthe zu bezeichnen[1]), während nördlich vom Yangkingpang das ausgesprochenste *Selfgovernment* vorherrscht. Réclus nennt die englisch-amerikanische Colonie *„la colonie modèle, la république du Hoang-Pou“*, und bemerkt, dass auch zahlreiche Franzosen sich in dieser Concession ansiedeln, nicht nur, um der lästigen Nähe der chinesischen Stadt zu entgehen, sondern hauptsächlich *„pour échapper au pouvoir discrétionnaire de leur consul, armé de droits presque dictatoriaux“*. Der berühmte französische Geograph beruft sich zur Unterstützung dieses scharfen Ausspruches u. a. auf die strenge Beurtheilung, welche George Bousquet über die Verwaltungsweise der französischen Fremdencolonie fällt, wobei, nach Vergleich der Einrichtungen der beiden nachbarlichen Gemeinwesen, Bousquet Folgendes sagt: *„On voit, qu'au lieu d'une république cosmopolite, établie sur un*

---

[1]) Georges Bousquet erwähnt, dass die Beschlüsse des französischen Municipalrathes der Zustimmung des Consuls bedürfen, und dass der Fall der Suspendirung des Municipalrathes durch den Consul vorgekommen sei *(Revue des Deux Mondes 1878)*.

*terrain neutre, la France en ces parages couvre de son pavillon consulaire une véritable autocratie, établie sur un terrain qu'elle traite comme terre française«....*

Um aber bei diesem Vergleiche in gerechter Weise vorzugehen, darf man wohl nicht allein die eben hier, in Shanghais Fremdenstadt, zu Tage tretenden Erscheinungen in Vergleich bringen, sondern man muss auch nach den Ursachen dieser Verschiedenheiten forschen, welche in dem Wesen der beiden Nationen begründet sind, um die es sich handelt. Diese Verschiedenheit des Wesens führt uns Graf A. Hübner in meisterhafter Weise durch folgende Worte vor Augen: »*La différence entre le génie du peuple français et les fils de la vielle Angleterre, si frappante dans l'extrême Orient et partout où les deux drapeaux flottent à côté l'un de l'autre, cette différence s'impose ici pareillement à l'observation du voyageur. La factorie anglaise est née de l'initiative des particuliers, aidé de l'appui moral et, exceptionnellement et temporairement, des forces militaires et navales du gouvernement. Les établissements français sont l'oeuvre du gouvernement, accomplie avec ou sans le concours des nationaux. Les agents officiels de la France marchent à la tête des colons, les fonctionnairs britanniques en forment l'arrière-garde et la reserve. Les premiers inspirent et dirigent leurs nationaux; les seconds protègent et très-souvent doivent contenir leurs compatriotes. Les agents officiels des deux pays sont l'objet constant des critiques rarement bienveillantes de leurs nationaux; les Anglais se pleignent d'être trop, les Français trop peu gouvernés; les Anglais disent: notre consul se mêle de tout; les Français: notre consul ne se soucie de rien. La vérité est que la tâche des autorités britanniques est moins de diriger que de contrôler, tandis que les consuls français sont obligés de gouverneur et parfois de regner. — Retirez l'action de ces fonctionnaires, amenez le pavillon français, rappelez le stationnaire du port, et il est à parier dix contre un que dans quelques années l'établissement aura disparu. Dans une factorie anglaise, les choses se passeraient tout autrement. Après le départ des réprésentants officiels et des troupes de la reine, les résidents pourvoiraient eux-même au maintien de l'ordre, et, s'il le fallait, à la défense contre un ennemi extérieur. Il y aurait peut être de mauvais moments à traverser, mais il est presque sûr, que les élements respectables finiraient par prévaloir et par fonder un état de choses, sinon bon, dumoins tolérable. Les Français, je le repéte, partiraient à la suite des autorités civiles et militaires, et le peu qui en resterait s'amalgamerait avec les indigènes. Cela s'est vu et a été souvent dit, et, si je l'inscris sur ces pages, c'est qu'il est bon de se le rappeler afin de comprendre Shanghai. — Loin de moi la pensée de dénigrer le peuple français. Ou peut-être une grande nation et n'avoir pas la vocation de coloniser*«.

In den letzten Jahren ist übrigens die Idee aufgetaucht und hat vielfachen Anklang gefunden, die französische Concession zu Shanghai mit den beiden anderen, schon vereinigten, zu einem einzigen Gemeinwesen zu verschmelzen. Der von uns öfters citirte und vielfach benützte »*Chronicle and Directory*« für 1887 sagt hierüber: »*Several efforts have been made to amalgamate the French with the other settlements, but hitherto without success; a revision of the »réglements« for the French Concession is now under consideration*«. Von einer neueren Wendung in dieser Angelegenheit, im Sinne der Vereinigung, geschieht, wenigstens in den englischen Consular-

berichten, die uns bis einschließlich des Jahres 1888 vorliegen, keine Erwähnung.

Die Municipalverwaltung des englisch-amerikanischen Settlements beruft die zu den öffentlichen Lasten beitragenden Einwohner im Februar jeden Jahres zu einer Versammlung ein, welche das Budget votirt; keine Maßregel von irgend welcher Bedeutung wird von der Municipalverwaltung ins Werk gesetzt, ohne dass zuerst durch eine ähnliche, speciell einberufene Versammlung die betreffende Angelegenheit besprochen, Beschlüsse gefasst, und eventuell die Kosten votirt worden wären.

Das Budget der Commune beträgt gegenwärtig jährlich gegen 350.000 Taëls. Unter den Einnahmen finden wir Grundsteuern, Gebäudesteuern (8% für europäische, 10% für chinesische Häuser), Hafengebüren, Licenzgebüren für Opiumverschleiß als Hauptposten; unter den Ausgaben nimmt das Departement der öffentlichen Sicherheit mit circa 80.000 Taëls den größten Posten ein. Dem Sanitätsdepartement mit circa 30.000, den öffentlichen Arbeiten, einschließlich Erhaltung der öffentlichen Gärten. Bestattungsplätze und Straßen mit 60.000, und den directen Verwaltungskosten mit circa 32.000 Taëls kommen die nächsten Stellen zu; für Beleuchtung, u. zw. wie Fregattenkapitän v. Spetzler berichtet, elektrische Beleuchtung der Straßen und Plätze, sind 25.000, für Wasserversorgung 8000 Taëls ausgeworfen. — Die Einnahmen und Ausgaben der französischen Concession erreichen etwa den dritten Theil von jenen der vereinigten englisch-amerikanischen, in der Summe von circa 110.000 Taëls. Aus der Vergleichung der einzelnen Posten in den beiden Budgets scheint hervorzugehen, dass bei den Franzosen die directen Umlagen, speciell die Gebäudesteuern, niedriger, dagegen die indirecten Umlagen für Licenzen u. s. w. höher sind, als in der Commune nördlich vom Yangkingpang. Die Polizeiausgaben betragen in der französischen Colonie 29.000 Taëls.

Die öffentliche Sicherheit lässt gegenwärtig in der Fremdenstadt Shanghai nichts zu wünschen übrig; das Wirken des kleinen Polizeicorps — 50 Europäer, 50 Indier, 195 Eingeborene für den englisch-amerikanischen, 27 Fremde und 29 Eingeborene für den französischen Theil der Fremdenstadt — ist allen Lobes und geradezu der Bewunderung wert, wenn man in Rücksicht zieht, dass diese kleine Macht so zahlreiche Chinesen zu überwachen hat, die in allen jenen Fällen, in welchen keine Fremden mitbeschädigt sind, nur vor ihren nationalen Beamten zur Verurtheilung angeklagt werden dürfen, wo dann „*bribery, doubtless working its effects in Shanghai as elsewhere in China*“, ein nachhaltiges Einwirken der Polizeiorgane ganz besonders erschweren muss. — Einen wirksamen Rechtsschutz finden die Fremden durch die, Shanghai eigenthümliche Institution der gemischten Gerichtshöfe, von welchen zwei bestehen, der eine für die englisch-amerikanische, der zweite für die französische Commune. In diesen Gerichtshöfen kommen alle strafrechtlichen und civilrechtlichen Angelegenheiten zur Verhandlung und Entscheidung, bei welchen Interessen von Europäern tangirt erscheinen; chinesische und europäische Functionäre bilden hier gemeinsame Richtercollegien. Das Wirken dieser „*mixed courts*“ hat zwar anfänglich mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, da die chinesische Moral von einer Pflicht der Wahrhaftigkeit nichts weiß, eine feierliche und verantwortliche Bekräftigung der Aussage, wie sie der christliche Eid bietet, eine unbekannte Sache, und die Herstellung von glaubwürdigen Beweisen daher fast unmöglich war; aber nach und nach lernte

man mit den Chinesen auch in judicieller Beziehung umgehen, scheute vor den strengsten Strafen für falsche Zeugenaussagen oder vor Gericht gemachte unwahre Angaben nicht zurück, und gegenwärtig dankt Shanghai der Thätigkeit der gemischten Gerichtshöfe zu nicht geringem Theil seine allseitig geordneten Zustände. — Außer den *mixed courts* und den Consulargerichten besteht in Shanghai seit dem Jahre 1865 noch ein englisches Obergericht, eine *Supreme Court*, welche die oberste Berufungsinstanz für alle englischen Consulargerichte in China und Japan bildet.

Unter dem Wirken eines stets mehr Vertrauen erweckenden Rechtsschutzes hat sich Shanghai zu einem mächtigen Handelsemporium emporgeschwungen, dessen commerzielle Bedeutung dadurch nicht verliert, dass hier, wie anderwärts, die Concurrenz eine stets größere, der Gewinn des Einzelnen immer kleiner wird, und dass mehr und mehr eingeborene Kaufleute ihr Trachten dahin richten, ihre Transactionen von den in Shanghai etablirten fremden Handelshäusern unabhängig zu gestalten.

Die öffentlichen Einrichtungen der reichen Handelsstadt sind der Stellung derselben durchaus würdig. Das Wesen der Verwaltung haben wir bereits in Kürze erwähnt; für eine Vertheidigung, für den ersten Augenblick, bis vom nahen Hongkong oder aus dem französischen Indo-China militärische Hilfe zur Stelle sein kann, würde das Freiwilligencorps, alle drei Waffengattungen umfassend und seit den Massacres zu Tientsin (1870) in seiner Organisation neu belebt, zu sorgen wissen; musterhafte freiwillige Feuerwehren bestehen, denen es zu danken ist, dass seit der verlustreichen Einäscherung des englischen Consulates (am Weihnachtsabend 1870) und der großen Feuerebrunst im französischen Theile (August 1879), bei welcher 221 Häuser dem Elemente zum Opfer fielen und Schaden im Belaufe von $1^1/_2$ Millionen Taëls entstand, kein Schadenfeuer mehr verheerende Dimensionen anzunehmen vermochte. Ein großes Hospital für Fremde wurde im Jahre 1877 vollendet, ein zweites soll in Bau gelegt werden; mehrere Krankenhäuser bestehen für die chinesische Bevölkerung; ein *Sailors Home* mit einer Bibliothek für Seeleute, ein polytechnisches Institut für Chinesen, eine öffentliche Bibliothek mit 12.000 Bänden, in Verbindung mit einem Museum, ein gut eingerichtetes »*Gymnasium*« — mit welcher Bezeichnung die Engländer bekanntlich an dem ursprünglichen Sinne des Wortes festhalten, und nicht, wie wir in Mitteleuropa, diesen Sinn beinahe in dessen Gegentheil verkehren! — sind lauter Musteranstalten, auf die Shanghai allen Grund hat, stolz zu sein. Zehn oder eilf Freimaurerlogen, mit zahlreichen Mitgliedern, und seit 1876 eine *District Grand Lodge for North China* entwickeln ihre — leider durch überflüssigen Formalismus mehr als nöthig verschleierte — segensreiche Thätigkeit. Diese Logen bilden übrigens hier, wie vielleicht anderwärts auch, einen Übergang zu jenen Vereinigungen, welche vorwiegend der Geselligkeit gewidmet sind. An solchen Vereinigungen, viele derselben mit sportlichen Zwecken, ist Shanghai reich; ein Rennclub, dann ein Schießverein, Yacht- und Ruderclub, *cricket-*, *rocquet-*, *paperhunt-*Club, und andere solche ähnliche Vereinigungen stehen im Vordergrunde; »Clubs« im weiteren Sinne, mit eigenen prachtvollen Gebäuden, sind der Shanghai-Club, der (vorwiegend deutsche) Concordia-Club, der *Country-Club*, der portugiesische, der *Customs-Club*, und der katholische Cirkel. Eine Amateurs-Musikkapelle, eine philharmonische Vereinigung und ein dramatischer Dilettantenverein pflegen die Kunst; außer einer Vereinigung unter dem Namen *Literary and Debating Club*, ist endlich

noch der *Temperance Society* Erwähnung zu thun, welche ein geräumiges Gebäude und eine reiche Bibliothek besitzt. Shanghai ist der Sitz der nordchinesischen Branche der *Royal Asiatic Society*, unter deren Patronat die Bibliothek und das Museum stehen.

Shanghai ist Residenz eines katholischen und eines protestantischen Bischofs; mehrere katholische und zahlreiche protestantische Missionen entfalten von hier aus ihre Thätigkeit. Der größte Theil der Schulen, welche in der Fremdenstadt Shanghais bestehen, verdankt einer oder der anderen dieser Missionen ihre Gründung und Erhaltung. Eine große öffentliche Schule steht unter dem Patronate der Freimaurerlogen. Auch fehlt es nicht an Privatschulen, welche mitunter einen über die Elementargegenstände hinausreichenden Unterricht ertheilen, u. a. eine solche Schule, als Internat ausschließlich für Chinesen eingerichtet, welche von einem Ehepaare Smith geleitet wird und sich *„Classic and Scientific Boarding School“* nennt.

Alle Confessionen, und mehrere der hier vertretenen zahlreichen protestantischen Secten verfügen über die für die Ausübung ihres Cultus nöthigen Kirchen, Kapellen und Tempel; es fehlt weder eine Synagoge, noch eine Moschee, und nur die *„Shanghai free Christian Church“* ist bisher auf die Localitäten der Freimaurerhalle für ihre gottesdienstlichen Versammlungen angewiesen.

Der schnellen Verbreitung localer Nachrichten, der wichtigen Handelstelegramme u. s. w. dienen vier täglich erscheinende Zeitungen: die *North China Daily News*, der *Shanghai-Courier* und *Shanghai Mercury*, welche in englischer, und der Ostasiatische Lloyd, welcher in deutscher Sprache erscheint. Diesen schließen sich zwei außerordentlich fleißig gelesene billige chinesische Tagesblätter, *Shun-Pao* und *Hu-Pao*, sowie vier englische Wochenschriften an. Die letzteren führen die Namen *China Herald*, *Celestial Empire*, *Cathay Post* und *Temperance Union*.

Die beiden erwähnten chinesischen Zeitungen haben Europäer als Eigenthümer und Herausgeber. Der Hu-Pao wird von der Redaction des *North China Herald*, der Shun-Pao (Shên-Pao) von Herrn Major, Besitzer einer bedeutenden chinesischen Druckerei[1]) zu Shanghai herausgegeben. Beide Blätter können als der Ausdruck der öffentlichen Meinung im gebildeten Theile der chinesischen Einwohnerschaft Shanghais angesehen werden. Obwohl, wie gesagt, Eigenthum von Europäern, stehen diese Blätter in politischen Fragen durchaus nicht immer einseitig auf dem Standpunkte der Fremden, und vielleicht ist dieser Unparteilichkeit der günstige fortschrittliche und civilisatorische Ein-

---

[1]) Mr. E. Major hat vor zehn Jahren zuerst die Photolithographie für den Druck chinesischer Werke — die in Typendruck äußerst schwierig herzustellen sind — in größerem Maßstabe eingeführt. Gegenwärtig gibt es schon acht chinesische Druckereien in Shanghai, welche das gleiche Verfahren anwenden. Auch das Stereotypverfahren wurde von Mr. Major mit Erfolg für die Herstellung von umfangreichen Encyklopädien und Wörterbüchern angewendet. Der Umfang, welchen chinesische wissenschaftliche Sammelwerke oft erreichen, ist ein enormer, denn der angehende Gelehrte muss alles lesen, was die Classiker früherer Zeiten geschrieben haben, und er muss es genau so und in demselben Umfange lesen, wie es geschrieben worden ist. So ist z. B. ein literarisches Sammelwerk, welches im 17. Jahrhunderte unter kaiserlichem Patronate herausgegeben wurde, und welches dem auf höhere Grade aspirirenden Gelehrten unentbehrlich ist, aus nicht weniger als 6000 Bänden zusammengesetzt. Mr. Major hat dieses Werk neu aufgelegt, und es ist ihm gelungen, dasselbe auf den — vergleichsweise ganz handlichen — Umfang von 1800 Bänden zu reduciren. Im Jahre 1887 wurde der Druck dieses Kolossalwerkes beendigt.

fluss dieser Blätter zu danken. Der Shên-Pao erreicht einen Absatz von 12.000—13.000 Exemplaren; so billig das einzelne Blatt ist (10 Cash), so wird dasselbe doch noch von einem Leser an den anderen mehreremale weiter verkauft, bevor es endlich — zu ganz minimalem Preise — von subalternen Postagenten erstanden wird, welche dasselbe dann in die Provinzen versenden, und damit noch gute Geschäfte machen. Auch der Hu-Pao ist, besonders in der Provinz, sehr verbreitet.

Die telegraphische Verbindung Shanghais lässt nunmehr, da zwei Linien nach Europa führen, die Yangtsekiang- und die an der See gelegenen anderen Vertragshäfen, sowie die Reichshauptstadt mit Shanghai durch den elektrischen Draht verbunden sind, kaum mehr etwas zu wünschen übrig. In postalischer Beziehung hat Shanghai beinahe zuviel des Guten, da es hier eine englische, französische, amerikanische, deutsche, japanische und endlich eine Localpost, sowie eine eigene Postanstalt der kaiserlichen Zollämter gibt. Aus der letzteren mag sich wohl mit der Zeit eine eigene chinesische Postanstalt für den Verkehr mit dem Auslande entwickeln; aber bisher halten die Fremden zäh an der Benützung ihrer eigenen, alles Vertrauen vollauf verdienenden Postbureaus fest.

Eine Eisenbahn, die erste auf chinesischem Boden, hat nach Überwindung endloser, von der chinesischen Regierung bereiteten Schwierigkeiten, im Jahre 1876 zwischen Shanghai und Woosung ihre Fahrten eröffnet. Die chinesische Bevölkerung gewöhnte sich rascher als man es vermuthet hatte, an die Benützung dieses Teufelswerkes. Vielleicht hat dies dazu beigetragen, dass die Regierung, ihre endliche Nachgiebigkeit bereuend, die Eisenbahn, nachdem dieselbe 16 Monate hindurch in Betrieb gestanden hatte, ankaufen und zerstören ließ. Das Material wanderte nach Formosa, wo es Jahre hindurch unbenützt liegen blieb.

Einen ähnlichen, wenn auch nicht so energischen Widerstand, wie gegen die Einführung der Eisenbahnen, setzt die chinesische Regierung der Einbürgerung europäischer Industrien in größerem Maßstabe entgegen. In Shanghai wäre Raum und Gelegenheit zur Einführung manchen solchen Industriezweiges mit guten Erfolgechancen reichlich vorhanden, aber die Chinesen wissen dies zu vereiteln. Sie haben eben nur den scharfen Blick für die nächste Zukunft, in welcher das Eindringen europäischer Maschinenarbeit, für eine gewisse Zeit, Millionen von Arbeitern schädigen würde; der Glaube an eine fernere Zukunft, in welcher das modern-industrielle China den Weltmarkt beherrschen könnte, fehlt ihnen eben zur Stunde noch. Ob mit Recht oder Unrecht, mag dahinstehen.

Gleichwohl ist in einem unentbehrlichen Zweige der industriellen Thätigkeiten in Shanghai für die vorhandenen Bedürfnisse vollkommen ausreichend gesorgt, nämlich in jenem Zweige, welcher bestimmt ist, den Anforderungen der großen Schiffahrt dieses Welthafens zu entsprechen. Vier Docks von größeren Dimensionen sind für Schiffsreparaturen zur Verfügung, und stehen in Verbindung mit Etablissements der Schiffbau-Industrie, welche nicht allein für Schiffe und Maschinen aller Größen die erforderlichen Herstellungsarbeiten, sondern auch ansehnliche selbständige Neubauten zu unternehmen vermögen. Nach dem detaillirten Berichte, welchen Linienschiffskapitän Müller über die technischen Etablissements der *New Dock Company* und über jene der Firma S. C. Farnham & Co. (*Old Dock Company*) erstattet hat, sind diese Etablissements als complete, wohleingerichtete Constructionsarsenale zu bezeichnen,

welche reichlich eingerichtete Werkstätten besitzen, Tausende von Arbeitern beschäftigen, und jeder an sie herantretenden Aufgabe vollständig gewachsen sind. Erwähnenswert ist, dass die Shanghaier Docks in dem weichen Erdreiche ausgegraben, aber nicht ausgemauert, sondern mit Holz ausgezimmert sind.

Der großartige Schiffsverkehr des Hafens von Shanghai, gegenwärtig zu weitaus größtem Theile von Dampfschiffen unterhalten, welche häufige Dockungen viel nöthiger haben als Segelschiffe, bringt es mit sich, dass selten eines der hier befindlichen Docks leer steht. —

Wenden wir uns nun, nach den bisherigen allgemeinen Schilderungen der Verhältnisse von Shanghai, der Betrachtung dieses Ortes in seiner Eigenschaft als Seehandelsplatz zu; indem wir gezwungenermaßen damit wieder das unvermeidliche Gebiet der trockenen — aber doch sprechenden — Zahlen betreten, beginnen wir mit der Übersicht der fremden Handelsschifffahrtsbewegung in Shanghai. Diese Bewegung war im Zeitraume von 1855—1863 constant steigend von:

579 ein- und ausgelaufenen Schiffen mit 252.843 *t* Ges.-Geh. auf
6950 „ „ „ „ „ 1,964.509 „ „

Im Decennium 1863—1872 bewegt sich der Gesammtschiffahrtsverkehr zwischen dem Minimum von 3479 Schiffen mit 1,608.198 *t* Gesammtgehalt (1867) und 4215 Schiffen mit 2,319.068 *t* Gesammtgehalt (1872). Die Gegenwart endlich zeigt, wenn man die Steigerung der Gesammttonnengehalte zu jener der Anzahl von Schiffen in Vergleich bringt, die Zunahme in der Verwendung größerer Schiffe für den Handel nach und von Shanghai:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | 4777 | Schiffe | mit | 4,024.498 *t* | Ges.-Geh. |
| 1885 | 4810 | „ | „ | 3,917.178 „ | „ |
| 1886 | 5539 | „ | „ | 4,691.378 „ | „ |
| 1887 | 5474 | „ | „ | 4,827.185 „ | „ |
| 1888 | 5547 | „ | „ | 4,993.835 „ | „ |

Diese Gesammtzahlen decomponiren sich bezüglich der ein- oder ausgelaufenen Schiffe und rücksichtlich der Theilnahme der Dampf- und Segelschiffahrt, wie folgt:

Während noch im Jahre 1867 der Gesammttonnengehalt der Dampfer nur das Doppelte von jenem der Segler erreicht, stehen im Jahre 1872 schon 2325 Dampfer mit 1,802.189 *t* gegen nur 1890 Segler mit 516.879 *t*, also mehr als 3 : 1, und während der letztverflossenen Jahre finden wir:

1884 eingelaufen:
2019 Dampfer mit 1,905.623 *t* gegen 363 Segler mit 95.823 *t*
1884 ausgelaufen:
2025 Dampfer mit 1,923.847 „ „ 370 „ „ 99.250 „
1885 eingelaufen:
1948 Dampfer mit 1,856.087 „ „ 478 „ „ 120.354 „
1885 ausgelaufen:
1921 Dampfer mit 1,823.647 „ „ 463 „ „ 117.090 „
1886 eingelaufen:
2308 Dampfer mit 2,217.030 „ „ 514 „ „ 174.301 „
1886 ausgelaufen:
2205 Dampfer mit 2,127.827 „ „ 512 „ „ 172.218 „
1887 eingelaufen:
2275 Dampfer mit 2,277.203 „ „ 412 „ „ 110.490 „
1887 ausgelaufen:

2361 Dampfer mit 2,318.508 *t* gegen 426 Segler mit 120.984 *t*
1888 eingelaufen:
2347 Dampfer mit 2,387.597 „ „ 405 „ „ 104.128 „
1888 ausgelaufen:
2387 Dampfer mit 2,399.164 „ „ 408 „ „ 102.946 „

Man sieht, dass die Dampfschiffahrt dem von ihr repräsentirten Tonnengehalte nach, in rascher Progression zunehmend, das Zwanzigfache des Antheiles der Segelschiffahrt erreicht hat.

Rücksichtlich des Antheiles der verschiedenen Flaggen an diesem großen Schiffsverkehre wollen wir uns begnügen, die Vertheilungsziffern für das Jahr 1888 herzusetzen, und wählen hiezu die nach Shanghai e i n gelaufenen Schiffe. Von diesen waren:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Englische.... | 1248 | mit 1,273.909 *t* | Ges.-Geh., | worunter | 51 | Segler | mit | 33.131 | *t* |
| Chinesische .. | 965 „ | 730.726 „ | „ | „ | 291 | „ | „ | 40.366 | „ |
| Deutsche .... | 303 „ | 214,153 „ | „ | „ | 8 | „ | „ | 2.427 | „ |
| Französische . | 106 „ | 102.308 „ | „ | „ | — | „ | „ | — | „ |
| Amerikanische | 60 „ | 128.325 „ | „ | „ | 37 | „ | „ | 20.670 | „ |
| Dänische .... | 7 „ | 3.528 „ | „ | „ | 2 | „ | „ | 548 | „ |
| Spanische.... | 4 „ | 1.073 „ | „ | durchaus Segler. | | | | | |

Der Rest von 22 Schiffen mit 17.033 *t* Gesammtgehalt vertheilte sich in kleinen Posten auf Flaggen, welche an der Schiffahrt in den nordchinesischen Gewässern nur geringen und unregelmäßigen Antheil nehmen.

Die gesammten Handelswerte aus der Einfuhr nach Shanghai, der Wiederausfuhr und Ausfuhr zusammengesetzt, erreichten folgende Summen: Im Decennium 1863—1872: von 112,979.453 H.-T. (1864), continuirlich steigend bis 191,798.628 H. T. (1872).

Im letztverflossenen Decennium:

| | Großwerte | Nettowerte | |
|---|---|---|---|
| 1878 | 110,956.274 | ? | H. T. |
| 1879 | 131,474.499 | ? | „ |
| 1880 | 134,916 231 | 57,369.891 | „ |
| 1881 | 141,291.357 | 58,238 002 | „ |
| 1882 | 122,750.226 | 50,169.184 | „ |
| 1883 | 110,433.531 | 40,319.842 | „ |
| 1884 | 113,215.520 | 40,949.301 | „ |
| 1885 | 128,003.083 | 50.262.938 | „ |
| 1886 | 132,671.799 | 51,648.423 | „ |
| 1887 | 138,234.600 | 52,231 815 | „ |
| 1888 | 146,917.846 | 62,275.194 | „ |

In diesen Zahlen erscheint in der ersten Colonne der Wert des gesammten Warenumsatzes von und nach außen gegeben; es sind dies also die sogenannten Großwerte. Die in der zweiten Colonne aufgeführten Nettowerte ergeben sich, wenn von den Einfuhrswerten die Werte der Wiederausfuhren abgezogen und zu der verbleibenden Differenz die Ausfuhrswerte c h i n e s i s c h e r Erzeugnisse zugerechnet werden. Die Nettowerte repräsentiren also die Werte der fremden und chinesischen Warenmengen, welche über Shanghai ihren Weg nach dem Inlande, und der chinesischen Erzeugnisse, welche von Shanghai aus ihren Weg nach dem Auslande, oder nach anderen chinesischen Häfen nehmen. Die nachstehende Tabelle specificirt die gegenseitigen Verhältnisse der Werte, die hiebei in Betracht kommen.

## Werte in Haikwan Taëls.

| | 1880 | | 1881 | | 1882 | | 1883 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nettowerte | Großwerte | Nettowerte | Großwerte | Nettowerte | Großwerte | Nettowerte | Großwerte |
| **Fremde Waren.** | | | | | | | | |
| Einfuhren aus dem Auslande mit Einschluss von Hongkong (a) | 56,046.498 | .. | 67,329.150 | .. | 54,211.229 | . | 49,052.762 | |
| Einfuhren aus chinesischen Häfen (b) | 1,070.635 | .. | 915.003 | .. | 782.245 | .. | 477.823 | |
| Summe der fremden Einfuhren (c) | .. | 57.117.133 | .. | 68,244.153 | .. | 54,993.474 | .. | 49,530.585 |
| Wiederausfuhr nach dem Auslande und Hongkong (d) | 2,171.032 | .. | 1,784.384 | .. | 1,456.410 | .. | 1,142.455 | |
| Wiederausfuhr nach chinesischen Häfen [1] (e) | 40,370.177 | .. | 46,677.435 | .. | 38,491.718 | .. | 36,926.821 | |
| Summe der Wiederausfuhr fremder Waren (f) | 42,541.209 | .. | 48,461.819 | .. | 39,948.128 | .. | 38,069.276 | |
| Nettowert der fremden Einfuhren (g) | 14,575.924 | .. | 19,782.334 | .. | 15,045.346 | .. | 11,461.309 | |
| **Chinesische Waren.** | | | | | | | | |
| Einfuhr aus chinesischen Häfen [2] (h) | .. | 42,594.862 | .. | 43,798.517 | .. | 42,075.969 | .. | 37,561.122 |
| Wiederausfuhr nach dem Auslande (i) | 16,717.069 | .. | 17,713.422 | .. | 15,378.144 | .. | 15,098.080 | |
| Wiederausfuhr nach chinesischen Häfen (k) | 18,288.062 | .. | 17,508.114 | .. | 17,254.770 | .. | 16,946.333 | |
| Summe der Wiederausfuhren (l) | 35,005.131 | .. | 35,221.536 | .. | 32,632.914 | .. | 32,044.413 | |
| Nettowert der chinesischen Einfuhren (m) | 7,589.731 | .. | 8,576.981 | .. | 9,443.055 | .. | 5,516.709 | |
| Chinesische Erzeugnisse, ausgeführt nach dem Auslande (n) | 19,461.742 | .. | 15,731.039 | .. | 13,913.646 | .. | 12,816.166 | |
| Chinesische Erzeugnisse, ausgeführt nach chinesischen Häfen (o) | 15,742.494 | .. | 14,147.648 | .. | 11,767.137 | .. | 10,525.658 | |
| Summe der Ausfuhr chinesischer Erzeugnisse (p) | .. | 35,204.236 | .. | 29,878.687 | .. | 25,680.783 | .. | 23,341.824 |
| Großwert des Handels (q) | .. | 134,916.231 | .. | 141,921.357 | .. | 122,750.226 | .. | 110,433.531 |
| Nettowert des Handels (r) | 57,369.891 | .. | 58,238.002 | .. | 50,169.184 | .. | 40,319.842 | |

[1] Vornehmlich Ningpo, die nördlichen und die Yangtsekiang-Häfen.
[2] Vornehmlich aus Hankow, Kiukiang und Ningpo.

Folgende sind die unter obigen Zahlenwerten bestehenden Relationen.

$a + b = c;\ \ d + e = f;\ \ c - f = g;$

$i + k = l;\ \ h - l = m;\ \ n + o = p;$

endlich $c + h + p = q$ und $g + m + n + o = r$.

## Werte in Haikwan Taël.

| | 1884 Nettowerte | 1884 Großwerte | 1885 Nettowerte | 1885 Großwerte | 1886 Nettowerte | 1886 Großwerte | 1887 Nettowerte | 1887 Großwerte | 1888 Nettowerte | 1888 Großwerte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fremde Waren.** | | | | | | | | | | |
| Einfuhren aus dem Auslande mit Einschluss von Hongkong (*a*) | 46,857.046 | .. | 59,415.955 | . | 59,733.064 | .. | 62,717.744 | .. | 68,483.543 | |
| Einfuhren aus chinesischen Häfen (*b*) | 300.967 | | 388.344 | .. | 321.864 | .. | 305.683 | .. | 227.990 | |
| Summe der fremden Einfuhren (*c*) | .. | 47,158.013 | .. | 59.804.299 | .. | 60,034.928 | .. | 63,023.427 | .. | 68,661.533 |
| Wiederausfuhr nach dem Auslande und Hongkong (*d*) | 1,392.883 | . | 1,026.315 | .. | 1,611.708 | .. | 2,086.779 | .. | 1,856.679 | |
| Wiederausfuhr nach chinesischen Häfen[1] (*e*) | 38,297.234 | .. | 43.006.942 | . | 44,087.156 | .. | 45,123.202 | .. | 43,522.255 | |
| Summe der Wiederausfuhr fremder Waren (*f*) | 39,690.117 | .. | 44,033.257 | .. | 45,698.859 | .. | 47,209.981 | .. | 45,378.934 | |
| Nettowert der fremden Einfuhren (*g*) | 7,467.896 | .. | 15,771.042 | . | 14,356.069 | .. | 15,813.446 | .. | 23,282.599 | |
| **Chinesische Waren.** | | | | | | | | | | |
| Einfuhr aus chinesischen Häfen (*h*) | .. | 39.454.313 | .. | 41,318.389 | . | 42,382.891 | .. | 45,014.570 | .. | 45,452.853 |
| Wiederausfuhr nach dem Auslande (*i*) | 15,261.373 | .. | 15,961.086 | .. | 17,139.828 | . | 18,730.959 | .. | 19,094.611 | |
| Wiederausfuhr nach chinesischen Häfen (*k*) | 17,314.729 | .. | 17,745.802 | .. | 18,184.689 | .. | 20,061.845 | .. | 20,169.107 | |
| Summe der Wiederausfuhren (*l*) | 32,576.102 | .. | 33,706.888 | .. | 35,324.517 | .. | 38,792.804 | .. | 39,263.718 | |
| Nettowert der chinesischen Einfuhren (*m*) | 6,878.211 | . | 7,611.501 | . | 7.058.374 | . | 6,221.766 | .. | 6,189.135 | |
| Chinesische Erzeugnisse, ausgeführt nach dem Auslande (*n*) | 14,269.154 | . | 11,693.917 | .. | 14,170.037 | . | 14,769 902 | .. | 17,366.126 | |
| Chinesische Erzeugnisse, ausgeführt nach chinesischen Häfen (*o*) | 12,334.040 | .. | 15,186.478 | . | 16,063.943 | .. | 15,426.701 | .. | 15,437.334 | |
| Summe der Ausfuhr chinesischer Erzeugnisse (*p*) | .. | 26,603.194 | .. | 26,880.395 | .. | 30,233.980 | .. | 30,196 603 | .. | 32,803.460 |
| Großwert des Handels (*q*) | .. | 113,215 520 | .. | 128,003.083 | .. | 132,671.799 | .. | 138,234.600 | .. | 146,917.846 |
| Nettowert des Handels (*r*) | 40,949.301 | .. | 50,262.938 | .. | 51,648.423 | .. | 52,231.815 | .. | 62,275.194 | |

[1]) Vornehmlich Ningpo, die nördlichen und die Yangtsekiang-Häfen.
[2]) Vornehmlich aus Hankow, Kiukiang und Ningpo.

Folgende sind die unter obigen Zahlenwerten bestehenden Relationen:
$a + b = c$; $d + e = f$; $c - f = g$;
$i + k = l$; $h - l = m$; $n + o = p$;
endlich $c + h + p = q$ und $g + m + n + o = r$.

Alle die verschiedenen zahlreichen Artikel der fremden Einfuhr sowohl als der chinesischen Ausfuhren, welche in China überhaupt Gegenstand des Handels sind, kommen selbstverständlich auch in den bedeutenden commerziellen Transactionen vor, welche Shanghai zum Schauplatze haben. Beschränken wir uns auf die Hauptartikel, so finden wir folgende Daten für die letztverflossenen Jahre:

1. T h e e. Gesammtausfuhr in den Jahren:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | 729.675 | Pikuls | im | Werte | von | 2,543.242 | £ |
| 1885 | 751.108 | " | " | " | " | 2,882.251 | " |
| 1886 | 848.063 | " | " | " | " | 2,899.047 | " |
| 1887 | 900.106 | " | " | " | " | 2,771.543 | " |
| 1888 | 938.387 | " | " | " | " | 2,481.244 | " |

Selbst diese wenigen Zahlen lassen den, schon zu wiederholtenmalen von uns erwähnten Preisfall des chinesischen Thees erkennen, welcher auch hier nur zum Theile der zunehmenden Concurrenz des ostindischen und Ceylon-Productes, zugleich aber auch der Abnahme in der Qualität des chinesischen Productes, infolge Vernachlässigung der beim Theebau nöthigen Sorgfalt zugeschrieben wird. Es wäre ungerecht, wollte man es unerwähnt lassen, dass die chinesischen Behörden seit Jahren schon der nationalökonomischen Gefahren inne geworden sind, welche mit der continuirlichen Wertabnahme des chinesischen Thees verknüpft sind. Die Verwaltung der kaiserlichen Zölle sieht sich, bei steigenden Ausfuhrsmengen, geringeren Einnahmen aus den *ad valorem* erhobenen Theezöllen gegenüber; schon im Jahre 1885 und erneuert im Jahre 1887 sah sich hiedurch der Generalinspector dieser Zollverwaltung, Herr Robert H a r t, veranlasst, dem T s u n g l i Y a m ê n, dem obersten Rathe der kaiserlichen Regierung, über die Wirkungen der ostindischen Concurrenz und die Abnahme in der Concurrenzfähigkeit des chinesischen Thees eindringliche Berichte zu erstatten. Der Generalinspector erhielt hierauf den Befehl, alle Zollinspectoren in den Theeausfuhrshäfen zu eingehender Berichterstattung über die herrschenden Misstände und zur Erstattung von Vorschlägen aufzufordern. Die im Laufe des Jahres 1888 eingelaufenen Rapporte dieser Beamten, von zahlreichen Gutachten von Kaufleuten und Kennern des Theebaues und seiner Verhältnisse unterstützt, bilden, in englischer und chinesischer Sprache durch die kaiserliche Zollverordnung veröffentlicht, einen starken Quartband mit der lakonischen Aufschrift „*Tea, 1888*“. Aber diese umfangreichen Rapporte bringen leider nicht viel Neues zutage; es sind die oft gehörten Klagen über den Mangel an Sorgfalt bei der Behauung des Theebodens, über die zu spärliche Düngung desselben, Unterlassung des Ersatzes alter Pflanzen durch junge Setzlinge, Nachlässigkeit bei der Einsammlung und Präparirung der Ernte, Gleichgiltigkeit der Erzeuger gegen gutgemeinte Rathschläge, auf der echt chinesischen Auffassung fußend, es müsse jetzt wohl auch gut sein, was zu der Väter Zeiten gut war; dazu schädliche, oft unehrliche Praktiken von Seite der ersten Käufer, Deteriorirung der Qualität durch minderwertige Beimischungen, Unsolidität im Handel durch Aussendung von Proben, welchen dann die nachgesandte Ware nicht gleichkömmt u. s. w., u. s. w.

Aber nicht allein die kaiserlichen Zollbehörden haben ihre amtliche Aufmerksamkeit der Theefrage zugewendet; auch die politischen Verwaltungsbehörden beginnen, dieser für China äußerst wichtigen Frage näherzutreten.

Auf Anregung des chinesischen Polytechnischen Institutes zu Shanghai werden seit einigen Jahren Fragen von allgemeinem Interesse zum Gegenstande öffentlicher Preisausschreibungen gemacht. Der Gouverneur der Provinz Shantung, der Finanzchef und der oberste Richter der Provinz Chekiang und die *Taotais* von Tientsin, Chefoo, Shanghai und Ningpo stehen an der Spitze der Preisgeber. Die Preisfragen, welche im Jahre 1888 gestellt, und durch eine große Zahl von Essays seitens chinesischer Gelehrten, Schriftsteller und Kaufleute beantwortet wurden, waren die folgenden:

1. Vergleich zwischen der chinesischen und der europäischen Wissenschaft.

2. Wie können die Vortheile der Einführung von Telegraphen und Eisenbahnen in China bleibend gemacht, die Nachtheile dieser Einführung aber vermieden oder beseitigt werden?

3. Welches sind die Ursachen des gegenwärtigen ungünstigen Zustandes des Handels in Thee und Seide; und wie kann den obwaltenden Schwierigkeiten abgeholfen werden?

4. Dürre und Überschwemmungen.

Es ist nicht ohne Interesse, in Kürze den Betrachtungen zu folgen, welche ein in Shanghai lebender Gelehrter, Namens Li-Pu-hei, zur Beantwortung der dritten Preisfrage anstellte, und für welche ihm der erste Preis zuerkannt wurde. Der genannte Essayist führt zuerst nach Theorien und Auffassungen, welche bis zu Adam Smiths Zeiten auch in Europa Geltung hatten, auf Grund der Thatsache, dass der Wert der chinesischen Ausfuhren gegen jenen der Einfuhren zurücksteht (wobei er aber den ziffermäßigen Unterschied dieser Werte sehr überschätzt) den Nachweis, dass der Außenhandel Chinas überhaupt ein passiver sei, und China durch denselben jährlich um 20 Millionen Taële ärmer werde. Zu diesem schon eingewurzelten Nachtheile gesellen sich andere Gefahren: die Engländer nähern sich in Burmah, die Franzosen in Tonking; die zunehmende Concurrenz, welche in Thee und Seide anderer Länder auf vielen Märkten auftritt, müsse zum Ruine Chinas führen, wenn es nicht gelingen wolle, chinesischen Thee und chinesische Seide zugleich zu den besten und billigeten auf der ganzen Erde zu machen. Auf den Theehandel übergehend, stellt Li-Pu-hei in acht Punkten die gegenwärtigen Behinderungen zusammen, für welche er die Verantwortung rücksichtlich der vier ersten den Chinesen, hinsichtlich der vier letzten aber den Fremden zuweist. Die acht Punkte sind die folgenden:

1. »Die chinesischen Theehändler sind zu zahlreich, und jeder einzelne kämpft für sich, ohne, wie er es sollte, sich mit den anderen zu verständigen«. C. T. R. Allen, britischer Consul zu Hankow, dem wir die Veröffentlichung der interessanten chinesischen Preisarbeit verdanken, bemerkt zu diesem Ausspruche: »*This is news to us Europeans. We hawe always been under the belief that what Chinamen excelled in, was combination* [1])*.... but the*

[1]) Alle genaueren Kenner und Beobachter chinesischen Wesens stimmen darin überein, dass der Hang zur Vereinigung, im Gegensatze zum Individualismus, bei keinem Volke so hervorragend ausgebildet ist, wie bei den Chinesen. Die zahllosen Gilden und Genossenschaften, welche überall bestehen, und die unzähligen geheimen Verbindungen, welche überall, wo Chinesen leben, entstehen und den Behörden manche böse Stunde schaffen, geben Zeugnis hiefür. »Der Chinese ist überhaupt ein cooperativer Mensch«, sagt Dr. Carl Andree, und beruft sich auf einen Ausspruch Hucs, des bisher noch unübertroffenen Kenners und Beobachters des chinesischen

*manner in which combination is put down as the first desideratum bears out, that monopoly is supposed by the Chinese to be the first essential in trade.*«

2. »Diè *Likin* - Abgaben sind zu bohe.« »Die Fremden baben nur den Ausfuhrszoll zn zahlen, wir aber das *Likin*, welches immer hoch, außerdem in seiner Höhe auch noch unberechenbar, und in der Art der Einhebnng nngleichmäßig ist«. Zweifellos ist die Belastung des Hauptausfnhrsartikels durch die drückenden *Likin*-Abgaben ein Umstand, welcher die Concnrrenz am Weltmarkte wesentlich erschwert; ob aber der Prodncent, der erste oder zweite Käufer von dem *Likin* getroffen wird, ist vom commerziellen Standpunkte ans ohne Belang.

3. »Der Zinsfuß ist ein zu hoher.« »Der Fremde kann um den zehnfach geringeren Zins Geld bekommen als der Chinese.« Hiezn bemerkt Consnl Allen, dass diesem Ansspruche, obwohl er eine starke Übertreibung enthält, ein gewisser Grad von Richtigkeit nicht abzusprechen sei; der Zinsfuß ist eben hier wie überall zn großem Theile von der gebotenen Sicherheit mitbedingt.

(Wir wollen hier einschalten, dass die Ertheilung von Vorschüssen an Theebaner und an die kleinen Händler, welche die Ernten der nnglanblich zersplitterten Theepflanzungen zusammenkanfen (manchmal besitzt eine Familie nur wenige einzelne Pflanzen), das Haupt- nnd ziemlich einzige Geschäft zahlreicher kleiner Banken bildet, welche zu Beginn jeden Jahres in den Theehandelshäfen entstehen und nach der Theesaison liquidiren. Ans der Zahl nnd Capitalskraft der jährlich neu aufgestellten Banken, deren jede selten mehr als 10.000—15.000 £ an Capital besitzt, schließt man auf das mehr oder minder günstige Prognostikon, welches seitens der Chinesen der Thee-Ernte und der Handelssaison überhaupt gestellt wird. In Shanghai z. B. eröffneten im Jahre 1888 32, im Jahre 1887 28 solcher Banken ihr Geschäft, an dessen Ertrag stets alle Bediensteten, bis zum letzten Diener herab, nach bestimmtem Verhältnisse participiren.)

4. »Die Nachrichten finden zu rasche Verbreitnng.« »Sobald die Theebaner von einer irgendwo stattgehabten Preissteigerung erfahren, wollen sie nicht mehr nnter diesem erhöhten Preise verkaufen. Ist die Nachfrage eine geringe, so will der fremde Kaufmann nicht mehr als einen gewissen niedrigen Preis geben; auf diese Art leidet immer der Zwischenhändler« (i. e. der chinesische Kaufmann).

5. »Die Widerstandskraft und Solidarität der europäischen Märkte« (*The strength of European combination*). In den näheren Ausführungen zu diesem Punkte klagt Li-Pn-hei über die nnbillige Hartnäckigkeit (*unreasonable obstinacy*) der englischen und russischen Abnehmer, welche er gemeinschaftlichen Vorgehens znm Nachtheile der Chinesen beschuldigt. »*This again is new to us*«, kann Consnl Allen gewiss mit vollem Rechte bemerken.

6. »Der Preisfall des Thees und der Seide im Auslande.«

7. »Der Gebrauch von Maschinen bei den Fremden (pcto. Seide) und der znnehmend an Verbreitnng gewinnende Genuss von Cacao nnd Kaffee,

---

Volksgeistes: »Der Chinese steht nie isolirt, und der ihm angeborene Genossenschaftsgeist tritt insbesondere auch in Bezug auf Geld- und Handelsinteresse scharf hervor«.

welcher dem Bedürfnis nach Thee Abbruch thut.« Li-Pu-hei berechnet, dass unter den »Fremden« nur einer auf zehn Seide trägt, und nur drei von zehn Thee trinken.

8. »Die hohen Einfuhrszölle auf Thee und Seide, welche in einzelnen fremden Ländern bis 60% des Wertes betragen, und daher den Consum wesentlich drücken müssen.«

Auf die Mittel zur Abhilfe übergehend, gibt der chinesische Essayist vor allem der Ansicht Raum, dass die Chinesen vorläufig noch nicht in der Lage sind, ihren Thee, ohne die vertheuernden Dienste der fremden Kaufleute in Anspruch zu nehmen, selbständig auf die fremden Märkte zu bringen, und dass die Centralisirung des Theehandels, durch Errichtung eigener umfangreicher Lagerhäuser, schwer durchführbar, die Monopolisirung dieses Handels aber, etwa durch den Staat, die Folge haben müsste, dass die fremden Nationen in einer solchen Maßregel einen Bruch der bestehenden Handelsverträge erblicken würden. Er empfiehlt dann — ähnlich wie die von den kaiserlichen Zollämtern zurathe gezogenen Experten — eingreifende Verbesserungen beim Bau der Theepflanze und bei der manufacturellen Behandlung des Productes; er räth zur Einschränkung der Production, in der Meinung, dass hiedurch die Nachfrage und die zu erzielenden Preise zu bessern wären, und geht endlich den Unregelmäßigkeiten bezüglich des Gewichtes, der oft mangelnden Übereinstimmung der Qualität von Mustern und Sendungen, und mit aller Schärfe den Fälschungen zuleibe, welche die Qualität des chinesischen Thees herabdrücken und die Ware überall discreditiren. Er schlägt vor, dass die Verfälscher von Thee ebenso strengen Strafsätzen zu unterwerfen wären, wie Münzfälscher. Zu letzterem Vorschlage bemerkt Consul Allen: »*I wish that all his remarks had been as sensible*«.

Das Schlussresumé der Preisarbeit bietet ein Nebeneinander von Richtigem und Irrthümern, wie sie eben der speciell chinesische Standpunkt mit sich bringt. Die Opiumeinfuhr wird beklagt, als für die Consumenten schädlich, und dem Lande alljährlich ansehnliche Geldsummen entziehend; aber daran wird die allgemeine Schlussfolgerung geknüpft, dass jede Verminderung von Einfuhren fremder Güter überhaupt als ein Gewinn für China anzusehen sei, welches sein Geld behalten, Spinnereien und Webereien anlegen, seine Minen ausbeuten, Kriegsbedürfnisse im Lande erzeugen, seine Herden vermehren möge, Weine und Cigarren für die Ausfuhr(!) erzeugen solle, vor allem aber die Werte der Einfuhren ins Gleichgewicht mit jenen der Ausfuhren bringen müsse. Die letztere Ansicht über die Schädlichkeit der überwiegenden Einfuhren wird in den maßgebenden Kreisen getheilt; der Tao-tai von Ningpo erklärte in seinem Commentar der Preisarbeit diese These als den Gipfelpunkt des ganzen Elaborats, und gab seinerseits der Klage Ausdruck, dass die Europäer jährlich 30—40 Millionen Taëls aus China wegführen, welche Klage Consul Allen seinerseits mit den Worten treffend commentirt: »*He evidently is not particular to a cypher or two*«.

Unter allen Umständen bekundet aber schon die Thatsache allein, dass man sich in China dazu herbeilässt, die Verhältnisse des fremden Handels in öffentliche Discussion zu ziehen, einen bedeutenden Umschwung in der, traditionell als jeder Veränderung für unzugänglich geltenden Anschauungsweise der Chinesen oder doch der chinesischen Behörden; der Handel mit und nach dem Auslande mag allerdings im großen und ganzen nur als ein

unvermeidliches, durch die Gewalt der Thatsachen heraufbeschworenes Übel gelten — aber man beginnt doch, mit diesem Übel als einem unvermeidlichen Zustande zu rechnen und nach den Mitteln zu forschen, dasselbe wenigstens nicht, wie man meint, nur dem einen Theile zum Vortheile werden zu lassen. Consul Allen trifft gewiss das Richtige, wenn er die Bemerkung einflicht, eine ähnliche Discussion, wie die erwähnte, öffentliche, von chinesischen Würdenträgern durch Ausschreibung von Preisen selbst hervorgerufene, wäre vor weniger als einem halben Jahrhunderte ein Ding der baren Unmöglichkeit gewesen: *„What do we want with foreign trade? Let us sweep all the Barbarians and their belongings out of the Empire!“* Auf das oder Ähnliches hätte sich damals wohl die ganze Erörterung beschränkt!

2. Seide. Gesammtausfuhr in den Jahren:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 [1]) | 207.926 | Pikuls | im | Werte | von | 5,275.075 | £ |
| 1885 [1]) | 275.147 | „ | „ | „ | „ | 4,722.761 | „ |
| 1886 | 121.962 | „ | „ | „ | „ | 5,211.985 | „ |
| 1887 | 127.925 | „ | „ | „ | „ | 5,543.141 | „ |
| 1888 | 137.470 | „ | „ | „ | „ | 5,765.422 | „ |

Obwohl diese Zahlen eine nicht unansehnliche Steigerung sowohl der Mengen als der Werte bei der Seidenausfuhr darthun, fehlt es doch in den Specialberichten über diesen Handelszweig auch nicht an Klagen über die Ungunst der Zeiten, welche Klagen sich hauptsächlich auf den Vergleich mit den günstigeren Verhältnissen vergangener Jahrzehnte stützen. Die Concurrenz Japans ist seit der Erschließung der Seidendistricte dieses Inselreiches für den Außenhandel, eine für das chinesische Product sehr fühlbare geworden; sie wird es umsomehr in der Gegenwart, da die Japaner jede Unterstützung willig annehmen, welche ihnen bei der Seidengewinnung durch Verwendung von Hilfsmitteln der europäischen Technik erwachsen kann, während in China auch die bestgemeinten Rathschläge es nicht vermögen, in irgend eine Thätigkeit ein Abweichen von der Art der Väter hineinzubringen. Dazu kommt noch die betrübende Thatsache, dass — nach der übereinstimmenden Ansicht fachkundiger Beobachter — der chinesische Seidenwurm in einer Art von langsamer, aber stetiger Degenerirung befindlich sein soll, welche zwar vielfach als eine Krankheit aufgefasst wird, von welcher es aber, bisher wenigstens, nicht sicher ist, dass sie, wie andere Krankheiten oder Seuchen, von vorübergehendem Charakter wäre.

Die Verhältnisse des chinesischen Seidenmarktes sind womöglich noch verwickeltere als jene des Theemarktes; Japan, Italien und Frankreich stehen in Concurrenz, die beiden letztgenannten Länder als Concurrenten und Abnehmer zugleich; der Artikel selbst, als Luxusartikel, ist rücksichtlich der Nachfrage von den verschiedenartigsten Umständen beeinflusst: von den Launen

---

[1]) In den Angaben pro 1884 und 1885 sind resp. 111.456 und 189.852 Pikuls von *„silk caps“* im Werte von 12.287 und 20.931 £ einbezogen; der gleiche Artikel ist von 1886 an unter den „verschiedenen Gegenständen“ angeführt, und nicht nach dem Gewichte, sondern nach Stücken angegeben, und zwar:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886 | 115.205 | Stück | im | Werte | von | 12.096 | £ |
| 1887 | 120 994 | „ | „ | „ | „ | 12.704 | „ |
| 1888 | 185.739 | „ | „ | „ | „ | 18.264 | „ |

der europäischen Mode angefangen, welche Seide bald bevorzugt, bald vernachläseigt, bis zu der politiechen gegeneeitigen Lage der europäischen Staaten, deren Spannung in der ersten Hälfte des Jahres 1887 z. B ale Ursache für die schlechten Geschäfte des chinesiechen Seidenhandele angeführt wird. Allerdinge iet die chinesische Seidenproduction durchaus nicht allein auf die Ausfuhr angewiesen; der Bedarf des inländischen Seidenmarktee für den eigenen Consum iet ein sehr bedeutender. Man hat die Beobachtung gemacht, daes ungünetigere Verhältnisse bei der Ausfuhr und steigender heimischer Consum an Seide sich gegenseitig bedingen, was leicht erklärlich ist. Schwerer ist ee vielleicht zu erklären, dase die chinesischen Behörden dem Gebrauche von luxuriöeen Seidenetoffen und Seidenstickereien entgegenzuwirken eich berufen fühlen. Es ist nichts Seltenes, dass die alten Luxusgesetze und Kleidungsvorschriften warnend in Erinnerung gebracht werden; Coneul R. Hughee erwähnt einer solchen, im Jahre 1888 vom stellvertretenden Gouverneur der Provinz Kiangsu erlaeeenen Verordnung, in welcher zwar — wohl der eicheren Erfolglosigkeit halber — keine Ermahnung an das echöne Geschlecht gerichtet ist, wohl aber die jungen Männer, welche theuere, kunetvoll gestickte Seidenetoffe bei ihrer Kleidung verwenden, gewarnt und mit Strafe bedroht werden. Ee verdient bemerkt zu werden, dase der Consul zugleich constatirt, ee sei — in Shanghai wenigstene — eine Wirkung dieeer Verordnung keineewegs wahrzunehmen; der Anblick jener Straßen, in welchen die eleganteren chinesischen Restaurants und Vergnügungslocale sich befinden, eei am besten mit jenem eines Tulpenbeetee zu vergleichen, dank der Farbenpracht in der Kleidung der hier auf- und abparadirenden jungen chinesischen Elegante — der „*smashers*", wie der Consul eie nennt — der „Gigerl", wie wir eie bezeichnen würden.

Großen Einfluee auf den heimischen Seidenverbrauch im Jahre 1888 haben die Vorbereitungen des Hofes für die Verheiratung des jungen Kaisers (26. Februar 1889) genommen.

Außer den bieher erwähnten Hauptausfuhrartikeln, Thee und Seide, erreichen die größten Ausfuhrswerte in Shanghai noch die folgenden Waren:

3. Baumwolle.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 244.407 | 728.377 |
| 1885 | 316.183 | 954.298 |
| 1886 | 224.206 | 607.508 |
| 1887 | 361.540 | 903.850 |
| 1888 | 471.874 | 1,214.556 |

4. Strohgeflechte.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 78.215 | 513.286 |
| 1885 | 76.404 | 491.375 |
| 1886 | 76.346 | 477.166 |
| 1887 | 145.738 | 910.863 |
| 1888 | 78.778 | 460.851 |

5. Reis.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 3,083.447 | 955.536 |
| 1885 | 3,679.300 | 1,545.206 |
| 1886 | 4,530.445 | 2,038.700 |
| 1887 | 4,201.256 | 1,365.408 |
| 1888 | 4,377.646 | 1,434.116 |

6. Zucker.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 1,079.155 | 1,036.603 |
| 1885 | 1,182.645 | 1,020.789 |
| 1886 | 1,081.308 | 934.570 |
| 1887 | 1,367.771 | 975.569 |
| 1888 | 1,295.879 | 883.735 |

7. Papier.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 155.947 | 488.033 |
| 1885 | 151.636 | 394.565 |
| 1886 | 155.728 | 383.785 |
| 1887 | 136.223 | 468.782 |
| 1888 | 143.941 | 441.898 |

8. Tabak.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 76.469 | 352.743 |
| 1885 | 88.733 | 393.480 |
| 1886 | 76.880 | 236.358 |
| 1887 | 77.302 | 362.377 |
| 1888 | 77.900 | 298.898 |

9. Medicinalwaren.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 164.025 | 262.253 |
| 1885 | 195.831 | 292.170 |
| 1886 | 151.333 | 289.560 |
| 1887 | 185.564 | 328.052 |
| 1888 | 181.447 | 328.821 |

10. Weizen.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 463.934 | 146.139 |
| 1885 | 222.910 | 70.216 |
| 1886 | 905.009 | 339.378 |
| 1887 | 769.479 | 230.844 |
| 1888 | 1,022.776 | 287.295 |

11. Hülsenfrüchte.

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 298.243 | 101.775 |
| 1885 | 311.339 | 66.659 |
| 1886 | 196.072 | 63.767 |
| 1887 | 365.460 | 118.775 |
| 1888 | 388.316 | 118.125 |

Ausfuhrswerte, welche jährlich nahe an oder über 100.000 £ ausmachen, erreichen noch: Porzellan, einheimische Kleiderstoffe, Hanf, Thierfelle und Häute, Wachs, *Vermicelli* u. a.

Indem wir uns nun den Gegenständen der Einfuhren Shanghais zuwenden, wollen wir auch hier dem Opium gebührenderweise den Vortritt einräumen. Es wurde eingeführt:

1. Opium (*Malva*, *Patna*, *Benares* und *Persian* zusammengenommen):

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 42.384 | 4,285.495 |
| 1885 | 41.493 | 4,101.486 |
| 1886 | 42.042 | 3,856.613 |
| 1887 | 40.559 | 3,560.930 |
| 1888 | 38.371 | 3,371.289 |

Sowohl die Mengen als die Werte dieses, für die Interessen der Importeure ebenso wichtigen, als für die letzten Consumenten schädlichen Artikels zeigen eine, wenn auch nicht rapide, so doch ziemlich stetige Abnahme. Aus dieser Abnahme darf aber leider nicht der Schluss gezogen werden, dass etwa der Opiumconsum in jenem Bereiche in Abnahme begriffen wäre, welcher von Shanghai aus mit der gesundheitzerrüttenden Drogue versehen wird. So wie wir es schon an früherer Stelle bemerkt haben, ist auch hier der Verbrauch einheimischen, auf chinesischem Boden erzeugten Opiums ein sehr verbreiteter und stets wachsender, und diese Thatsache ist es, welche auf die Einfuhr und auf die Preise des eingeführten Opiums drückt. Über das exacte Mengenverhältnis des zum Consum gelangenden einheimischen, gegen das fremde Opium, ist es kaum möglich, genaue Daten zu gewinnen; aber man ist sich darüber vollkommen klar, dass das einheimische Product auf dem besten Wege ist, das fremde Product mit der Zeit gänzlich zu verdrängen, wenn auch das letztere jetzt noch vorgezogen, und einheimisches Opium kaum anders, als mit fremdem mehr oder weniger vermischt, zum Consum gelangt. Berücksichtigt man, dass die hohen *Likin*-Taxen auf fremdes Opium in Shanghai (im Jahre 1888) den Betrag von 1,461.383 H. T. ergaben, der Ertrag der gleichartigen, aber wesentlich niedrigeren Steuer auf chinesisches Opium in gleichen Zeiträumen von Kennern der Verhältnisse auf 1,000.000 H. T. veranschlagt wird, so ergibt sich, dass jetzt schon im Handelsbereiche von Shanghai mehr einheimisches als eingeführtes Opium zum Verbrauche kommt. Die Abnahme in den Einfuhren fremden Opiums von 1881—1888 zeigt sich in den folgenden Zahlen:

| Eingeführt im Jahre | *Malva* | *Patna* | *Benares* | *Persian* |
|---|---|---|---|---|
| | | Kisten | | |
| 1881 | 83.357 | 9285 | 7437 | 1453 |
| 1888 | 23.786 | 7714 | 4382 | 121 |

2. Textilwaren. Unter diesen nehmen die größten Wertposten ein:

*a*) Graue Shirtings:

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 4,222.899 | 1,441.064 |
| 1885 | 5,957.723 | 2,033.073 |
| 1886 | 5,421.711 | 1,762.056 |
| 1887 | 5,443.615 | 1,769.175 |
| 1888 | 5,865.367 | 1,852.868 |

*b*) Weiße Shirtings:

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 1,501.117 | 517.660 |
| 1885 | 2,001.997 | 698.947 |
| 1886 | 1,523.570 | 514.205 |
| 1887 | 1,701.293 | 595,452 |
| 1888 | 2,238.019 | 785.545 |

*c*) *T*-Cloth:

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 1,763.218 | 434.966 |
| 1885 | 2,075.011 | 498.466 |
| 1886 | 1,826.392 | 430.827 |
| 1887 | 2,143.341 | 541.311 |
| 1888 | 1,840.808 | 449.213 |

*d*) Zwilliche (*drills*):

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 440.881 | 241.072 |
| 1885 | 736.181 | 405.783 |
| 1886 | 1,039.182 | 540.006 |
| 1887 | 794.061 | 421.354 |
| 1888 | 1,114.067 | 551.285 |

*e*) Köper (*Jean*, oder *Jean-back-velvet*):

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 70.861 | 23.809 |
| 1885 | 130.788 | 46.701 |
| 1886 | 181.877 | 70.644 |
| 1887 | 268.788 | 99.277 |
| 1888 | 143.043 | 48.699 |

*f*) Leinwanden (*sheetings*):

| Im Jahre | Stück | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 924.569 | 547.345 |
| 1885 | 1,609.113 | 934.415 |
| 1886 | 1,563.290 | 851.407 |
| 1887 | 2,025.667 | 1,164.542 |
| 1888 | 2,601.909 | 1,395.107 |

*g*) Baumwollgarne:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 39.987 | 262.669 |
| 1885 | 113.091 | 630.837 |
| 1886 | 147.285 | 810.074 |
| 1887 | 207.897 | 1,195.421 |
| 1888 | 226.667 | 986.914 |

*h*) Wollwaren nnd Tnche:

| Im Jahre | für den Wert von £ |
|---|---|
| 1884 | 768.753 |
| 1885 | 967.193 |
| 1886 | 1,093.848 |
| 1887 | 1,022.682 |
| 1888 | 890.711 |

3. Metallwaren. Unter diesen erreichen die höchsten Einfuhrwerte:

*a*) Zinn in Platten:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 82.428 | 171.952 |
| 1885 | 43.319 | 285.420 |
| 1886 | 31.443 | 196.518 |
| 1887 | 33.423 | 228.533 |
| 1888 | 49.866 | 329.060 |

*b*) Blei in Stücken:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 59.515 | 55.535 |
| 1885 | 90 669 | 96.202 |
| 1886 | 149.192 | 141.733 |
| 1887 | 123.977 | 116.229 |
| 1888 | 134.480 | 136.460 |

*c*) Eisennägel:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 252.902 | 126.134 |
| 1885 | 324.010 | 153.095 |
| 1886 | 276.174 | 124.431 |
| 1887 | 221.279 | 90.171 |
| 1888 | 311.794 | 138.624 |

*d*) Altes Eieen:

| Im Jahre | Pikuls | im Werte von £ |
|---|---|---|
| 1884 | 241.883 | 74.173 |
| 1885 | 453.567 | 148.212 |
| 1886 | 401.020 | 118.032 |
| 1887 | 334.878 | 96.645 |
| 1888 | 465.513 | 116.129 |

Eisen in Barren, Eisendraht, Gelbmetall, Weißmetall, Knpfer n. s. w. erreichen in der Einfuhr Shanghais keine so hohen, aher immerhin noch recht aneehnliche Werte.

4. Verechiedenes.

Unter diesem, sehr zahlreiche Unterahtheilungen aufweisenden Titel, stehen dem Werte nach zuerst, wie leicht erklärlich, *a*) Steinkohlen, u. zw.:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 222.871 | *t* | im | Werte | von | 330.545 £ |
| " " 1885 | 252.696 | " | " | " | " | 374.780 " |
| " " 1886 | 261.071 | " | " | " | " | 391.607 " |
| " " 1887 | 273.813 | " | " | " | " | 424.410 " |
| " " 1888 | 286.452 | " | " | " | " | 378.059 " |

Ferners erreichen noch Werte von nahe an oder wenig über 100.000 £ jährlich: *Bêche de mer*, indische Vogelnester, Anilinfarhen, Petroleum, Seegras und *Agar-Agar*, Pfeffer, u. a. — Zündhölzchen europäischer Provenienz erreichten (1887 und 1888) für 636.189 und 686.735 Gros die Werte von 42.152 nnd 49.659 £. Diesen standen 328.936 nnd 554.710 Gros Zündhölzchen japanischer Provenienz gegenüher, welche mit 16.433 nnd 26.454 £ bewertet erscheinen. —

Wenn wir nns nun schließlich die Frage etellen, ob und inwieweit aus den Verhältnissen des Einfnhrshandels zu Shanghai sich für nnsere heimische Indnstrie Chancen für eine erhöhte Theilnahme ableiten lassen, so kommt mehr als eine Seite dieser Frage in Betracht, deren jede einer eingehenderen Erwägung bedürftig wäre, als wir sie uns hier gönnen können. Vor allem darf aher auch hier wohl der Thatsache Erwähnnng geschehen, dass die Chancen, welche sich für unsere heimische Induetrie nnd unseren Handel hieten könnten, wohl nirgends im weiten chinesischen Handelsbereiche so anfmerksam beohachtet, im Detail so eingehend verfolgt werden, als eben hier in Shanghai, wo sich seit dem Jahre 1869 der Sitz eines wirklichen k. u. k. Generalconsnlates hefindet, uud wo diesem Amte ein äußerst thätiger nnd sachkundiger (eben vor kurzer Zeit von allerhöchster Seite in Würdignng hesonders verdienstvoller Leistungen hnldvollst ausgezeichneter) Beamter schon seit einer längeren Reihe von Jahren vorsteht.

Der k. u. k. Consul J. Haas, Vorstand des k. u. k. Generalconsnlates zu Shanghai, hat seine ganze, nnn mehr als 20jährige Beamtenlaufbahn in China zurückgelegt, nnd ist einer der besten nnd genauesten Kenner chinesischer Verhältnisse (vergl. S. 48). Er widmet der praktischen Seite des Handels Chinas, und Shanghais im hesonderen, eine besondere Sorgfalt der Beohachtnng, und seine Berichte geben das beste Zengnis dafür, wie eingehend er sich mit jedem Detail befasst, welches nnseren Indnstriellen nnd Exporteuren

zu wissen nöthig und ihren Bestrebungen förderlich sein könnte. Diese Berichte werden in den vom statistischen Departement des k. k. Handelsministeriums herausgegebenen »Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr« veröffentlicht und kommen auf diese Art den für den Exporthandel nach China sich interessirenden Kreisen zur Hand. Die wertvollen detaillirten Angaben und praktischen Winke, welche in diesen Berichten enthalten sind, können wir hier allerdings nicht reproduciren, ohne weit über den Raum hinaus zu greifen, welcher uns zur Verfügung steht; aber wir dürfen auf diese interessanten, wie bemerkt, der Öffentlichkeit bereits übergebenen Berichte[1]) alle diejenigen unter unseren Lesern hinweisen, welche den (auf S. 404 ff.) von uns erwähnten, vom Linienschiffskapitän Müller berichteten Einzelheiten mit Interesse gefolgt sind, und noch mehr und Näheres in dieser Richtung zu erfahren wünschen.

In richtiger Würdigung der bestehenden Verhältnisse hat Consul Haas schon vor mehreren Jahren die Überzeugung gewonnen, dass für unseren Export nach China es eine Sache von der größten Tragweite sein müsste, wenn Industrielle und Exporteure in den Haupthäfen des chinesischen Handelsbereiches eine feste Anlehnung an ein dortiges großes, nach allen Seiten in hohem Ansehen stehendes Handlungshaus gewinnen würden. Die tausendfältigen Schwierigkeiten, welche namentlich dem neu auf dem Plane erscheinenden Mitbewerber auf Schritt und Tritt erwachsen, würden durch eine solche Anlehnung beinahe volletändig aus dem Wege geräumt. Zu diesem Zwecke hat Consul Haas specielle Verbindungen mit dem großen Hause Russell & Co. angeknüpft, wo er das freundlichste Entgegenkommen fand; mit diesem Hause wurden, eben zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS in der ostasiatischen Station, Abmachungen getroffen, die für jene unserer Industriellen von hohem Werte werden können, welche einen Absatz für ihre Producte in China suchen und von den angebotenen Diensten der Firma Russell & Co. Gebrauch machen wollen. Es ist uns nicht bekannt, ob und inwieweit diese Abmachungen, ebenso wie die Berichte des Consuls Haas, der Öffentlichkeit bereits zugeführt worden sind, und wir wollen deshalb nicht versäumen, das Folgende hier niederzulegen.

Bereits im Monate Januar 1885 waren die vorbereitenden Schritte soweit gediehen, dass Consul Haas folgendes Schreiben an die Firma Russell & Co. richten konnte.

»Ich bekenne mich zum Empfange ihres geehrten Schreibens, mit welchem Sie die Güte hatten, mir mitzutheilen, dass Sie, speciell gemachten Arrangements zufolge, in Zukunft ihre ganze Aufmerksamkeit der Vertretung österreichisch-ungarischer Handelsinteressen widmen werden, wozu Sie mich um meinen Beistand ersuchen.

»In Erwiederung hierauf erlaube ich mir, Ihnen meinen besten Dank sowohl für die Mittheilung, als für das Unternehmen selbst auszusprechen.

»Die Vertretung der Interessen Österreich-Ungarns durch Ihr Haus, eine Weltfirma ersten Ranges, die ja auch seit vielen Jahren mit unserer hohen Regierung in Beziehungen steht, kann nur zum Besten unseres Handels dienen, und zu dessen vortheilhafter Entwicklung beitragen.

---

[1]) »Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr, aus dem statistischen Departement des k. k. Handelsministeriums.« Band XXX u. f.

„Wie die seither erzielten Resultate es bewiesen haben, sind die Industrie und der Handel meines Vaterlandes auch für den chinesischen Markt von Bedeutung, und zwar ist es hauptsächlich der Import von Zündhölzern, bestimmten Sorten Wollwaren, Glaswaren, Waffen, Munition etc. und der Export chinesischer Producte, wie *Straw-Braid* (Strohgeflechte), Thee, *Wast-Silk* (Flockseide), und Kuh- und Ochsenhäute.

„Der große Mangel an systematischer Ausbreitung des Handels von Österreich-Ungarn mit China liegt zweifellos zum Theile in der Unkenntnis der hiesigen Verhältnisse zuhause, was aber auch auf Gegenseitigkeit beruht.

„Das specielle Arrangement, welches Sie zur Vertretung österreichisch-ungarischer Interessen gemacht haben, ist, wie ich annehme, das Engagement meines Landsmannes, Herrn Wilhelm Klein aus Wien, der ja sowohl durch seine frühere Thätigkeit in Europa, als auch durch seine hier gesammelten Erfahrungen, die vollsten Kenntnisse besitzt, um sich der Förderung des Handels von Österreich-Ungarn zu widmen.

„Ich würde es für eine besondere Gefälligkeit Ihrerseits ansehen, wenn Sie Herrn Klein Vollmacht dahin ertheilen wollten, in allen Angelegenheiten und Fragen, die sich auf den österreichisch-ungarischen Handel beziehen, mit mir zu conferiren und Sie zu vertreten.

„In der Voraussetzung Ihrer Zustimmung werde ich an meine hohe Regierung über die von Ihrer Firma unternommene Etablirung einer speciellen Branche zur Vertretung österreichisch-ungarischer Handelsinteressen in China berichten, und die Aufmerksamkeit unserer verschiedenen Handelskammern darauf lenken, die ich zugleich einladen werde, sich behufs aller wünschenswerten Informationen über das chinesische Geschäft an Herrn Klein zu wenden.“

Dieses Schreiben wurde von der Firma Russell & Co. umgehend in folgender Weise beantwortet:

„Wir bekennen uns zum Empfange ihres werten Schreibens, mit welchem wir uns in allen seinen Theilen einverstanden erklären.

„Wir verkennen nicht die großen Schwierigkeiten, mit denen wir bei der Ausbreitung des österreichisch-ungarischen Handels in China zu kämpfen haben werden. Fast alle in Österreich-Ungarn fabricirten und hier verkäuflichen Artikel werden auch in Deutschland erzeugt, und sind seit einer langen Reihe von Jahren in China durch deutsche, hier etablirte Firmen eingeführt, wodurch die Waren und Etiketten den Händlern sowohl als den Consumenten im Innern bekannt sind.

„Trotzdem haben wir die Hoffnung, österreichisch-ungarische Waren in verhältnismäßig kurzer Zeit hier einführen zu können, falls wir nur zuhause die nöthige Unterstützung finden.

„Versuchsconsignationen haben sich als das einzige sichere Mittel zur Einführung neuer Qualitäten und Etiketten bewährt. Gegen diesen Modus des Geschäftes, welcher in vielen früheren Fällen zu Verlusten geführt hat, herrscht aber unter den Fabrikanten und Exporteuren zuhause ein starkes Vorurtheil. Es ist auch ganz und gar nicht unsere Absicht, das Geschäft auf Basis von Consignationen zu machen, sondern wir werden unser Hauptaugenmerk auf die Etablirung eines regelmäßigen Contract- und Ordregeschäftes richten. Die Versuchsconsignationen halten wir nur für einen wesentlich besseren Vertreter von Mustern, die erfahrungsmäßig von den Chinesen nie beachtet werden.

„Inzwischen sind wir mit Vergnügen bereit, über Artikel, die für österreichisch-ungarische Kaufleute und Fabrikanten von Interesse sind, jede gewünschte Auskunft zu ertheilen, und auf Verlangen Muster von bereits eingeführten Artikeln mit den nöthigen Informationen nachhause zu schicken.

„Wir haben mit dem Schreiber dieser Zeilen, Herrn Wilhelm Klein aus Wien, das specielle Arrangement gemacht, dass er seine ganze Sorgfalt und seine Erfahrungen dieser Geschäftsbranche zu widmen hat, und im Einklange mit Ihrem Ersuchen autorisiren wir denselben, mit Ihnen in allen auf österreichisch-ungarische Geschäfte sich beziehenden Fragen zu berathen, und Ihnen sowohl als Ihren Freunden jede gewünschte Information zu ertheilen.

„Ebenso werden wir Ihnen in allen Fällen berichten, wenn wir im Markte eine Chance für österreichisch-ungarische Artikel sehen, und so hoffen wir, mit Ihrer gütigen Unterstützung ein bedeutendes Geschäft zwischen Österreich-Ungarn und China anzubahnen.

„Unsere großen Facilitäten in jeder Beziehung, unsere Häuser in Hongkong, Canton, Foochow und den Yangtsehäfen, sowie unsere eigene große Dampferlinie werden dazu jedenfalls das ihre beitragen.

„Andererseits legen wir dankend den vollsten Wert auf ihre geneigte Beihilfe, ganz speciell mit Bezug auf das Geschäft in Waffen und Kriegsmaterial, das wir mit besonderer Sorgfalt cultiviren werden.“ —

Als Fregattenkapitän v. Spetzler mit dem Nautilus zum erstenmale Shanghai besuchte, erhielt er sofort volle Kenntnis von den Abmachungen, welche durch die beiden vorstehenden Schreiben charakterisirt erscheinen. Er wurde bald persönlicher Zeuge des Eifers, mit welchem der k. u. k. Consul Haas, sowie Herr Klein, sich der von ihnen gemeinsam unternommenen Aufgabe widmeten. Im October 1885 berichtete der genannte Schiffscommandant, dass der k. u. k. Consul eine Reise nach Tientsin unternommen habe, um bei dem dortigen Vicekönig, Li-Hun-Tschang, die Bevorzugung österreichischer und ungarischer Firmen bei den bedeutenden Lieferungen an Kriegsmaterial zu erwirken, welche damals voraussichtlich seitens der chinesischen Regierung zur Bestellung kommen sollten. Consul Haas soll beim Vicekönig die besten Zusicherungen bekommen haben, — und wenn die gedachten Lieferungen schließlich der Hauptsache nach anderen, als unseren heimischen Industrieen zugute gekommen sind, so war eben gewiss Anderes, als der Mangel an Unterstützung seitens jener Factoren daran schuld, welchen die Wahrung der österreichischen und ungarischen Interessen in China obliegt.

Seiner persönlichen Ansicht nach, welche Fregattenkapitän v. Spetzler in einem eingehenden Berichte niederlegte, räumte dieser Schiffscommandant, ähnlich wie die Firma Russell, die größte Bedeutung jenen Geschäften ein, in welchen die chinesische Regierung als Abnehmerin für Erzeugnisse unserer heimischen Industrieen auftreten kann. Fregattenkapitän v. Spetzler schrieb:

„Für die Ermöglichung nutzbringender größerer Lieferungen an die chinesische Regierung sprechen derzeit folgende Factoren:

„1. Die Thatsache, dass die Regierung gewillt ist, die Wehrkraft des Landes baldmöglichst zu reorganisiren und zu mehren. Da nun China wegen Mangels eigener technischer Hilfsquellen auf die Industrie fremder Länder angewiesen ist, so könnte selbstverständlich auch unsere Monarchie an der Deckung des Bedarfes participiren. Das bisherige System, dass jede einzelne Provinz — oder besser gesagt, jeder einzelne Vicekönig — die militärische

Vertheidigung ganz nach eigener Willkür besorgt, soll nunmehr aufgegeben und eine vollständige Centralisirung angestrebt werden. Der jetzige Gouverneur Pechilis, **Li-Hung-Tschang**, dürfte dann, als der einflussreichste Staatsmann und Organisator Chinas, auch als dessen militärischer Chef fungiren.

„2. Persönliche Besprechungen des k. u. k. Consuls **Haas** mit **Li Hung Tschang** haben dargethan, dass Se. Hoheit gerne gewillt ist, österreichischen und ungarischen Producten Eingang zu verschaffen.

„3. Die Firma Russell & Co., welche zu den bedeutendsten Firmen Ostasiens gehört, hat sich — wie schriftlich bestätigt — erbötig gemacht, die Agentur für alle größeren Lieferungen zu übernehmen, und wird daher, schon im eigenen Interesse, bemüht sein, großen Warenabsatz zu erzielen. Die Beziehungen der Firma Russell zu **Li-Hung-Tschang** sind solche, dass bei gleichwertiger Ware eine anderweitige Concurrenz kaum aufkommen dürfte.

„4. Herr **Wilhelm Klein**, als Chef des Importgeschäftes der Firma Russell & Co. in Shanghai, nimmt sich unserer heimischen Industrie lebhaft an und wird, wenn sein Patriotismus von einigem Erfolg gekrönt ist, sicher seine Thatkraft, sein vielseitiges Wissen, sowie seinen ganzen Einfluss vollwichtig einsetzen, um seinem Vaterlande und zugleich den Interessen seines Hauses bestens zu dienen“.

Diesen Ausführungen unterlässt aber Fregattenkapitän v. **Spetzler** nicht, die folgenden Bemerkungen anzufügen, sie ihnen gewissermaßen entgegenzusetzen:

„Es lässt sich bei all dem nicht verkennen, dass der Einfuhr größeren Militärbedarfes aus der österreichisch-ungarischen Monarchie nach China folgende Hauptschwierigkeiten im Wege stehen:

„1. Ist die Leistungsfähigkeit unserer Industrieen derzeit in China noch fast unbekannt, während jene anderer Nationen schon seit langer Zeit hier bekannt ist und am Importe participirt. Besonders sind es Engländer und Deutsche, die sich durch rührige Agenten die meisten Staatslieferungen zu sichern vermochten. Im Marinewesen speciell macht Deutschland große Fortschritte und besorgt vorzugsweise den Bau von Kriegsschiffen, die Zufuhr von Waffen u. s. w.“

„2. Bei dem dermaligen geringen militärischen Bildungsgrade der Chinesen und bei der früher angedeuteten provinziellen Willkürherrschaft ist in diesem Lande vorerst noch von einem systematischen Kriegswesen keine Rede. Die Beschaffung der Wehrmittel geschieht daher von den einzelnen Gouverneuren nicht nach einem wohldurchdachten, einheitlichen Plane, sondern jeder Machthaber kauft — oft ganz zwecklos und kunterbunt — nur dasjenige, was ihm eben geschickte Zwischenhändler als das Modernste und Beste anzupreisen verstehen. Hiebei ist es natürlich für den Käufer höchst bestechend, wenn ihm der zu bestellende Gegenstand gleich *in natura* vor Augen geführt wird, oder wenn dieser Gegenstand wenigstens durch Modelle, Zeichnungen, Pläne, Photographien gut veranschaulicht werden kann[1]). So haben z. B. Schmidt & Co.,

[1]) Es besteht hier ein — allerdings nur scheinbarer — Widerspruch mit der, im Schreiben der Firma Russell an den k. u. k. Consul **Haas** gemachten Bemerkung, „**dass die Muster von den Chinesen erfahrungsgemäß nie beachtet werden**“. Bei gangbaren, eingebürgerten Artikeln ist es der weitgehende Beharrungssinn der Chinesen, welcher es mit sich bringt, dass man mit dem Gewöhnten sich begnügt und wenig danach frägt, ob man dasselbe anders, besser, billiger von anderswo beziehen könnte. Ganz das Gegentheil tritt bei Gegenständen ein, die gänzlich

welche die Agenten Krupps, dann der Stettiner Fabrik „Vulcan" und einer amerikaniechen Waffenfabrik eind, geradezu ein Arsenal von Mustern und Modellen aller Art zur Verfügung, nnd sind daher immer in der Lage und gleich bei der Haud, jeden Artikel sofort vorzuführen, und durch kluge Ausbentnng der momentanen Bedrängnis, oder nach Umständen, der eben regen Kauflnst, lucrative Geechäfte anzubahnen.

„Es müsste daher dae Beetreben uneerer Industriellen dahin gerichtet eein, in ähnlicher, praktisch erprobter Weise vorzugehen, d. h. ihren Agenten — aleo der Firma Ruseell & Co. — eoviel Muster, Modelle, Zeichnnngen n. e. w. ale nur möglich znzusenden, nm eben die Firma durch ein reichhaltigee Ausetellungsmateriale in die Lage zu versetzen, die Kaufluet der Regierungsorgane zu ködern".

„Wenn, wie die verbreitete Meinung diee vermuthen läset, die Befeetigung des Landes und der Küste nun ernstlich und systematisch in Angriff genommen werden soll, so wäre meiner Meinung nach Folgendes ins Auge zu fassen:

„Fortificationen: Panzerthürme, Feldbatterieu — womöglich Uchatiue-Geechütze — Handwaffen, Werudl- und Repetirgewehre. Marine: Panzerschiffe, Flueemonitore, Torpedoboote, Torpedos nnd Seeminen. Über letztgenannten Artikel erfuhr ich z. B. aue competenter Quelle, dase bei der während des letzten Kriegee durchgeführten Sperre des Canton-Fluseee drei verschiedene Systeme, nnd zwar das französische, englische und das deutsche, znr Anwendung kamen. Von den deutechen, sogenannten Normalminen, waren 120 Stück anegebracht; von dieeen mit 40 Pfund Schießwolle geladenen elektrischen Contactminen, welche zum Theile an Ort uud Stelle erzeugt, zum Theile in Dentschland angekauft wurden, kam, gntem Vernehmen nach, der chinesischen Regierung das Stück auf 250 £ zu stehen.

„Ein beeonderes Gewicht legon die Chinesen jetzt auf die Anechaffung von Torpedobooteu, in welchem Artikel sich bei unserem vorzüglichen Baumateriale und den vielen, für diesen Bauzweig bereits eingeechulten Kräften,

---

neu oder wesentlich anders sind, als die bisher von den Chinesen gekannten nnd benützten, ein Fall, der besonders bei Kriegsmaterial beinabe immer eintritt; da schlägt das einfachste Mnster die beste Beschreibung, und dieser Vorzug des Greifbaren erstreckt sich wobl auch auf mauche andere Artikel. So schreibt z. B. Consul Alabaster (14. Mai 1886): „*Another matter which has been brought to my notice, and seems worth consideration, is the desirability of the establishment, either in connection with the Chambres of Commerce where they exist, or with the Consulates, where they do not, of show-rooms at which natives may have an opportunity of seeing foreign articles in which trade may be likely to spring up if they were only known. German and American manufacturers have, it has been noticed, been far more alive to the necessity of keeping their agents well supplied with musters or models of the articles they are anxious to supply, and giving them the fullest information in regard thereto. In several cases, at least, the foreign article which could be shown has been accepted in preference to better and cheaper articles which the British Agent was only able to describe. It would, of course, necessitate a certain expenditure to establish and maintain these show-rooms, but they would, in my opinion, repay the cost; and the establishment at home, of a museum of articles in common use in China would be of equal utility, in that it would enable manufacturers at home to see for themselves what they are called on to supply, or in many cases to supersede*". Letztere Anregung ist gewiss anch für unsere Verhältnisse aller Beachtung wert und wäre vielleicht durcb Errichtnng von Filialen nnseres thätigen k. k. Handelsmuseums in den Indnstriecentren nicht allzuschwer durchznführen.

gewiss glänzende Geschäfte anbahnen ließen. Mit Bestimmtheit lässt sich erwarten, dass auch anderweitige Schiffstypen gut absatzfähig wären, und dass ferners die Titel: Flussregulirungen, Brückenbauten, Kettenschiffahrt, sowie die verschiedenen Gegenstände für Heeresausrüstung, endlich auch wahrscheinlich bald der Eisenbahnbau, zu großartigen Importgeschäften die Veranlassung geben werden.

„Es frägt sich nur“ — so schließt Fregattenkapitän v. Spetzler seine Ausführungen — „ob unsere Industriellen dahin zu leiten sein werden, die gegebenen Winke zu beherzigen? Bisherige Erfahrungen lassen leider keine große Unternehmungslust und Ausdauer erwarten. Wo aber diese mangeln, kann niemals daran gedacht werden, im heutigen, muthig durchgeführten Handelswettkampfe feste Positionen zu erringen. Was helfen die besten, auch durch den Erfolg anderer demonstrirten Rathschläge, wenn ihre Ausführung an engherzigem, zaghaftem Sinne scheitert und jedes Project sein baldiges unseliges Ende in irgend einer Actenkammer findet, um dort mit dessen Vorgängern gemeinsam zu modern...“

Aus der Correspondenz, welche sich zwischen Fregattenkapitän v. Spetzler und Herrn Klein, als bevollmächtigten Vertreter der Firma Russell, entwickelte, ist hervorzuheben, dass Herr Klein ebenfalls großen Wert darauf legt, dass die Firma mit der Agentur unserer großen industriellen Etablissements für China betraut werde, und dass diese Etablissements die Firma in ausreichendem Maße mit Mustern, Plänen, Zeichnungen, Preisaufstellungen ihrer currenten Erzeugnisse oder solcher, welche von den Etablissements auf Bestellung geliefert werden könnten, versehen würden. Herr Klein macht auf die außerordentlich einflussreiche Position des Vicekönigs von Pechili, Li-Hung-Chang, aufmerksam, welcher Staatsmann seinerzeit den Frieden mit Frankreich abgeschlossen hat, und spricht die Ansicht aus, dass — falls Consul Haas bei dem weiter oben erwähnten Besuche Li-Hung-Changs in Tientsin z. B. mit Plänen von Fregatten, wie KÖNIGIN OLGA oder PATAGONIA[1]), versehen gewesen wäre, aller Wahrscheinlichkeit nach sofort die Bestellung einer solchen Fregatte für Rechnung der chinesischen Regierung hätte eingeleitet werden können. Die Verhältnisse liegen eben in China, soweit Bestellungen für Rechnung der Staatsverwaltung in Betracht kommen, ganz eigenthümlich; nicht die Regierung ist es, welche sagt: das und jenes brauche ich, genau so und nicht anders soll es sein, wer liefert es mir und um welchen Preis? — ganz im Gegentheile: derjenige, welcher liefern will, muss hervortreten und sagen: dieses, jenes, auch anderes kann ich Euch liefern — wählet, ändert, wenn Ihr wollt; über den Preis werden wir uns dann schon zu einigen wissen. Herr Klein meint ganz richtig: Europäische Lieferanten und Fabrikanten werden mit Gegenfragen um Details kommen: welches sind die Bedürfnisse: z. B. was für Torpedoboote? welches System? wie groß? für welche bestimmten Zwecke? „Dies von hier aus vorzuschreiben“ — antwortet Herr Klein — „hierüber auch nur Anhaltspunkte von dem Gouvernement zu bekommen, ist, wie die Verhältnisse hier liegen, einfach ein Ding der Unmöglichkeit. Der einzige Weg, um Bestellungen zu erlangen, ist, möglichst viel Pläne u. s. w. mit eingehenden Details und

[1]) Diese beiden Schiffe wurden bekanntlich, das erste für die königlich griechische, das zweite für die argentinische Kriegsmarine von dem Stabilimento Tecnico in Triest, zur vollsten Zufriedenheit der Auftraggeber, erbaut (1869 und 1886).

Preisen dem Vicekönig vorlegen, beziehungsweise anbieten zu können, und dem Gouvernementsreferenten einfach die Wahl zu überlassen.«

Bisher wurde vornehmlich von Lieferungen gesprochen, welche an die chinesische Regierung zu machen wären; zweifellos sind solche Lieferungen von großem commerziellen und industriellen Belange, und ansehnliche Summen könnten bei uns ins Verdienen gebracht werden, wenn es gelingen wollte, dass unsere Industrie sich einen Antheil an der Deckung jener großen Bedürfnisse sicherte, welche für Ausrüstung des Heeres, Verstärkung der Flotte, Hebung und Neuschaffung des Communicationswesens in China — nach den früher wiedergegebenen Bemerkungen des Fregattenkapitäns v. Spetzler — nunmehr an die Tagesordnung gekommen sind, und deren volle Bedeckung jedenfalls eine lange Reihe von Jahren brauchen wird, so dass es gewiss noch immer nicht zu spät ist, das bisher Versäumte in der angedeuteten Weise, und unter Inanspruchnahme der kräftigen Hilfe des Hauses Russell & Co. nachzuholen. Aber auch der Handel mit Erzeugnissen, die für den täglichen Bedarf im Volke berechnet sind, kann auf dem gleichen Wege wesentliche Förderung erfahren; bisher ist erst wenig in dieser Richtung erreicht worden.

»Es ist wiederholt von den Consulaten sowohl, als von den einzelnen Kaufleuten und Leitern commerzieller Expeditionen nachhause berichtet worden« — schreibt Herr W. Klein an Fregattenkapitän v. Spetzler — »dass von einem wirklich bestehenden directen Geschäfte zwischen Österreich-Ungarn und China nicht gesprochen werden kann. Der Import österreichisch-ungarischer Waren, welcher überhaupt nur ein verschwindend kleiner ist, wird durch deutsche Firmen besorgt, und auch der Bezug hiesiger Producte, die in Österreich-Ungarn absatzfähig sind, wie Thee, Häute, Strohgeflechte etc., wird meistens durch nicht-österreichische Zwischenhändler vermittelt. Ich habe es mir nun zur speciellen Aufgabe gemacht, einen möglichst directen Verkehr zwischen den Kaufleuten und Producenten unseres Vaterlandes und den chinesischen Consumenten anzubahnen, und werde hiebei von der Firma Russell & Co. mit allen den ihr zugebote stehenden Mitteln unterstützt; auch erfreut sich mein Plan der vollen Billigung und aller Förderung seitens unseres Herrn Consuls, der mit den hiesigen Verhältnissen seit langen Jahren auf das innigste vertraut ist.

»Es gibt zur Einführung österreichisch-ungarischer Waren hier nur einen rationellen Weg: Bemusterung der einzuführenden Producte und Aussendung kleiner Versuchsconsignationen. — Eine andere Art der Introduction ist bei den Chinesen nicht möglich, und alle Versuche auf einer anderen Basis haben auch bisher nie zu einem Resultate geführt.

»Ich glaube das Vorgehen, wie ich es mir denke, am besten durch ein Beispiel zu illustriren:

»Brünner Tuche sollten z. B. gegen norddeutsches Fabricat ganz gut concurriren können, sind aber trotzdem nie in größerem Maßstabe importirt worden. Ein Brünner Fabrikant würde nun Muster seiner Tuche an Russell & Co. senden. Diese Muster lege ich den betreffenden chinesischen Händlern vor, welche mir dann die Sorten bezeichnen, welche sie für verkäuflich halten, und mir den Marktpreis der Ware, die nöthigen Etiketten, Maße und Gewichte und die richtige Art der Verpackung[1]) angeben.

---

[1]) Es ist bekannt, dass die äußere Aufmachung, Etikettirung und Packung der europäischen Exportwaren einen sehr bedeutenden Einfluss auf den glatten Vertrieb

„Nach sorgfältiger Prüfung dieser Information würde ich nun eine kleine Probesendung von z. B. 5 Kisten empfehlen, den Verkaufspreis, meine Commission, Zoll, hiesige Spesen, dem betreffenden Fabrikanten aufgeben, und falls dann die erste Lieferung ordentlich ausfällt, wird es meine Sache sein, weitere feste Ordres aufzunehmen, und dann die Ware je nach Belieben des Fabrikanten durch Russell & Co., London, kaufen lassen, oder die Bevorschussung der Sendungen für Rechnung des Lieferanten bei unseren europäischen Geschäftsfreunden veranlassen.

„Ist dann einmal die Ware und Etikette im Innern des Landes bekannt geworden, so ist ein regelmäßiges Ordregeschäft mit Sicherheit erzielt.

„Dies ist der eine Weg zur Einführung neuer Artikel.

„Andererseits werde ich es mir aber zur Aufgabe machen, Muster von Waffen etc., die in Österreich-Ungarn leistungsfähig hergestellt werden, an unsere Fabrikanten (durch Russell & Co., London) zu senden, um bei passender Preislage dann die Bestellungen nach Österreich zu ertheilen, und die Waren durch Russell & Co., London, bezahlen zu lassen.

„Der Modus, den ich mir zur Poussirung dieses Projectes vorzuschlagen erlaube, ist die Bekanntmachung des Unternehmens der Firma Russell & Co. durch Fachzeitungen und die Tagespresse, und Mittheilung an die Handelskammern.

„Es wäre überhaupt zu wünschen, dass die Aufmerksamkeit der interessirten Kreise in jeder Weise auf die von der Firma Russell & Co. gemachten Schritte gelenkt würde.

„Auf diese Art würde eine einheitliche Vertretung österreichisch-ungarischer mercantiler Beziehungen erreicht werden, und es ist gerade die

---

dieser Waren, nicht allein bei den Chinesen, sondern überhaupt bei den asiatischen Völkern nimmt. (Vergl. FRUNDSBERG 1885/86, S. 186.) Deshalb würde es gewiss von größtem Vortheile für unsere Producenten sein, alle diese Details von China aus genau vorgeschrieben zu bekommen, wie eben Herr Klein dies zu thun sich anbietet. Doch ist damit nicht gesagt, dass neue Ware mit neuer Etikette u. s. w. nicht auf Absatz sollte rechnen können, vorausgesetzt, dass Ware und Preis entsprechen. „Der Chinese ist ein sehr guter Warenkenner“, schreibt Linienschiffskapitän Müller (s. o. S. 406); was aber sein Misstrauen sofort wachruft, sind Abweichungen von der ihm schon bekannten und gewohnten Etikette, Aufmachung, Verpackung, durch welche er die Garantie für die Mustergiltigkeit der Ware erschüttert glaubt. — Folgende Bemerkung, welche Consul Hughes in seinem Berichte über das Jahr 1884 macht, ist als sehr zutreffend zu betrachten: *„A paragraph in the Times of the 13. November 1883 to which the attention of Consuls has been called, refers to an exhibition of goods at Altona, intended for export to China. The writer states: »That native buyers are very particular as to whether a piece of goods is done up in blue or red paper, and as to whether it is fastened with a white or black piece of string, while the slightest variation in the mode of packing excites suspicion.« I am informed that Chinese are, no doubt, particular on these points, especially about any variation in established brands. Such differences excite suspicion much in the same way that an Englishman would be suspicious of Bass's beer offered for sale with a green or blue label. My informant who is connected with a leading Manchester house, adds that goods, bearing new brands or marks realize in Shanghae market, as in most others, less than those with old — established marks; but, unless they were packed and made up in a totally unsuitable manner, they would be purchased by the Chinese on their merits, as new and unknown goods. So small a matter as the one of black or white string in tying the wrapper would not affect the sale or price.“*

Centralisation der Interessen, welche dem Unternehmen einen größeren Wirkungskreis sichern kann.«

»Die Production unseres Vaterlandes ist in vielen Artikeln, wie: Glaswaren, Zündhölzchen, Tuchen, Waffen, Munition, Maschinen u. s. w., sehr leistungsfähig, und es ist nur eine Frage der Zeit und der Einleitungsmühe, sie auch exportfähig zu machen. Ich bringe der Sache meinen ganzen patriotischen Eifer und das Schwergewicht der vollsten Unterstützung seitens der großen Firma Russell & Co. entgegen, und ich zweifle nicht, dass bei einer energischen Aufnahme der Ideen seitens der interessirten kaufmännischen und industriellen Kreise, und einer geneigten Förderung durch die hohe Regierung, ein großer, bedeutender Nutzen bringender Handel zwischen unserem Vaterlande und China das Resultat der Bemühungen sein wird.«

Gewiss wäre es auf das wärmste zu wünschen, dass die — aus den vorstehend auszugsweise wiedergegebenen Correspondenzen erkennbare — Action zur Belebung unserer Handelsbeziehungen zu China, von ausgiebigen Erfolgen gekrönt werden möge. Aber nicht allein jene Kreise, welche absatzfähige Handelsgüter zu erzeugen vermögen, und jene anderen, welche solche Güter in Umsatz bringen, Ausfuhr und Einfuhr in gewinnbringender Weise vermitteln, können durch erhöhte Thätigkeit auf dem chinesischen Markte zur Bereicherung unseres Vaterlandes beitragen; auch ein anderer, vielleicht bei uns zusehr vernachlässigter Erwerbszweig kann im chinesischen Handel ansehnliche Gewinne erzielen, nämlich die Schiffahrt, oder vielleicht besser gesagt, die Rhederei. Sowohl Linienschiffskapitän Müller, als Fregattenkapitän v. Spetzler haben den Verhältnissen der Schiffahrt in den ostasiatischen Gewässern, vom Standpunkte der commerziellen Rentabilität aus, die eingehendste Beachtung gewidmet, und beide Schiffscommandanten kamen in den Berichten, welche sie über diese Angelegenheiten erstatten, zum übereinstimmenden Schlusse, dass zwar die Verhältnisse des directen Warenzuges zwischen unserer Monarchie und China bisher noch solche seien, dass eine Erweiterung der bestehenden Lloydlinie über Hongkong hinaus bis Shanghai nicht befürwortet werden sollte, dass aber gleichwohl für die Thätigkeit von Schiffen, welche keine regelmäßigen Fahrten machen, sondern im Localverkehre thätig wären, oder auf Ordre Fracht nehmen würden, trotz der schon bestehenden Concurrenz, in dem chinesischen Handels- und Schiffahrtsbereiche genügender Raum zur Entfaltung erfolgreicher Thätigkeit vorhanden sei. Die tüchtigen Leistungen unserer Schiffsbauindustrie, das vorzügliche Bemannungselement, über welches unsere Küstenländer verfügen, sind wohl dazu geeignet, den Rhederstand unseres Vaterlandes dazu anzueifern, es den Deutschen nachzuthun, welche in der ostasiatischen Schiffahrt eine hervorragende, an Bedeutung noch stets zunehmende Stelle errungen haben, die hauptsächlich auf die Tüchtigkeit und emsige Thätigkeit der Kapitäne und Mannschaften, die Solidität der Rhederfirmen, die Bescheidenheit in den gestellten Gewinstansprüchen und auf die vorzügliche Bauart und zweckmäßige Einrichtung der Schiffe zurückzuführen ist[1]).

Gegenwärtig ist die Theilnahme unserer nationalen Flagge an der Thätigkeit der Schiffahrt in den ostasiatischen Gewässern beinahe ganz ausschließlich auf

[1]) Auf die zunehmende Bedeutung der deutschen Schiffahrt in Ostasien und die Ursachen dieser Zunahme wird noch an verschiedenen anderen Stellen dieses Werkes, unter Anführung von beleuchtenden Daten, hingewiesen.

die Fahrten beschränkt, welche von Schiffen der großen heimischen Schiffahrtsgesellschaft, auf Grund des bestehenden Regierungsvertrages, in regelmäßiger Folge gemacht werden. Es hat lange genug gedauert, bis der Österreichisch-Ungarische Lloyd überhaupt die großen Schiffahrtsstraßen betreten hat, zu welchen der Suez-Canal den Weg wies. Erst in der Generalversammlung vom 26. Mai 1875 wurde den Actionären des Lloyd — noch in ganz unbestimmter Weise — die Mittheilung gemacht, dass der Verwaltungsrath dieses Unternehmens überhaupt daran denke, „weiter gegen Osten, vielleicht bis China, vorzudringen“. Erst im Herbste des Jahres 1879 wurde die Bombay-Linie bis Colombo verlängert; zu Beginn des Jahres 1880 fand die erste Fahrt (Ettore) bis Singapore statt, und nun erfolgte (October 1880) auch die Ausdehnung der Lloydlinie bis Hongkong. „Das Erscheinen der Lloydflagge wurde, sowie seinerzeit in Calcutta, nun auch in Singapore mit den sympathischesten Kundgebungen begrüßt“ — heißt es in der Festschrift, welche vor wenigen Jahren, anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Lloydgesellschaft herausgegeben wurde[1]). Doch standen diesen „sympathischesten Kundgebungen“ — wenigstens an Ort und Stelle — wohl auch solche ganz entgegengesetzter Natur gegenüber. Im Berichte des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung der Actionäre des Lloyd wird nämlich Folgendes gesagt: „Da keine Aussicht vorhanden war, dass der Handel in der Levante im allgemeinen wieder mehr Leben gewinne, so sah sich die Verwaltung genöthigt, für die Flotte anderswo vortheilhafte Verwendung zu suchen; ihr Augenmerk war daher vorzugsweise nach Indien und China gerichtet. Je offener sie jedoch mit der Absicht hervortrat, sich ein neues Feld der Thätigkeit in den indischen Gewässern zu eröffnen, umsomehr Hindernisse stellten sich ihr entgegen. Das größte lag in der Concurrenz seitens mächtiger Dampfschiffahrtsgesellschaften, die schon seit Jahrzehnten von ihren Regierungen mit Ausdauer und in der nachdrücklichsten Weise unterstützt, sich wie im eigenen Hause gerirten, und das Erscheinen eines Concurrenten, wie der Lloyd, als eine Usurpation erworbener Alleinrechte betrachteten, die man sich um jeden Preis zu erhalten suchen müsse. Ja, das Vorgehen der ersten und mächtigsten unter diesen Gesellschaften trug schon den Charakter offener Feindseligkeit an sich. Das bloße Erscheinen eines der Boote des Lloyd in einem Hafen Indiens und namentlich Chinas genügte den Agenten jener Gesellschaft, die Frachtsätze derart zu werfen, dass die Absicht offen dalag, dem Lloyd die Lust gründlich zu verleiden, in jenen Gegenden als Concurrent auftreten zu wollen. Zu diesem Treiben gesellten sich dann noch die Schwierigkeiten, die in der Natur der Sache selbst lagen, und die in den beträchtlichen Kosten dieser weiten Reisen, in der starken Abnützung des Materials und in den häufigen größeren Reparaturen bestanden. Alle diese Schwierigkeiten wirkten umso nachtheiliger, als die durch auswärtige Verhältnisse erzeugte ungünstige Beeinflussung des Frachtenmarktes sich immer mehr steigerte. Die Verwaltung war jedoch mit sich einig darüber, auf dem eingeschlagenen Wege zu beharren, auch schon deshalb, um die bis jetzt erlangten Vortheile nicht wieder aus der Hand zu lassen, und beschloss, die Fahrten zwischen Triest und Singapore, bis Hongkong ausgedehnt, weiter-

[1]) „Die Dampfschiffahrt des Österreichisch-Ungarischen Lloyd, von ihrem Entstehen bis auf unsere Tage. 1836—1886.“ Triest, Buchdruckerei des Öster.-Ung. Lloyd. (Im Buchhandel nicht erschienen.)

bestehen zu lassen, obwohl sie zu diesen Fahrten (vertragsmäßig) erst in zwei Jahren, und auch da nur unter gewissen Bedingungen, verpflichtet gewesen wäre.«

Wie sehr der Verwaltungsrath des Lloyd recht that, sich von den anfänglichen Schwierigkeiten nicht sogleich zurückschrecken zu lassen, bewiesen bald die günstigen Ergebnisse der Hongkong-Fahrten; »Der Österreichisch-Ungarische Lloyd hat für seine periodischen Fahrten zwischen Triest und Hongkong nicht nur immer vollauf Fracht« — meldete Fregattenkapitän von Spetzler im Juli 1885 — »sondern wird solche auch bei Vermehrung seiner Fahrten mit ziemlicher Sicherheit gewärtigen können.« In der That wurde diese Ansicht offenbar auch von der Lloyd-Verwaltung getheilt, denn im Jahre 1886 erfolgte bekanntlich die Verdopplung der Zahl der jährlichen Triest-Hongkonger Fahrten, welche anfänglich 9 betragen hatte, und jetzt von 12 auf 24 gebracht wurde. Leider hat man diesen regeren directen Verkehr nur ein Jahr lang aufrechterhalten können; und von der damals (und selbst noch früher [1]) bestandenen Absicht, die Triest-Hongkonger Linie bis Shanghai und Yokohama auszudehnen, wurde es wieder ganz stille. Aber selbst in jener Zeit hoffnungsreichen Aufschwunges der ostasiatischen Linie unseres Lloyd (1884—1886) meinte Fregattenkapitän v. Spetzler: »Eine Erweiterung der regulären Linie über Hongkong hinaus erscheint jedoch als nicht befürwortbar, da die ohnehin sehr lange dauernden Rundreisen nicht noch mehr verlängert werden dürfen, und der bestehende Frachtenvertrag des Österreichisch-Ungarischen Lloyd mit der *P. a. O. St. Navig.-Company* in allem für beide Theile zu entsprechen scheint.«

Nachdem, wie bereits bemerkt, der Lloyd sich seit 1887 veranlasst gesehen hat, seine China-Fahrten wieder auf zwölf im Jahre zu reduciren, so ist es wohl jetzt noch weniger als damals an der Zeit, an eine Erweiterung der Fahrten nach Shanghai zu denken.

Zu dieser Ansicht, dass die Lloydlinie, gegenwärtig wenigstens, vorerst nicht mit Vortheil nach Shanghai zu erstrecken wäre, gelangte — wie schon angedeutet — auch Linienschiffskapitän Müller. Dieser Schiffscommandant schrieb (am 10. März 1888): »Abweichend von den indo-chinesischen Hauptlinien der europäischen Dampfschiffahrtsgesellschaften hat jene des Österreichisch-Ungarischen Lloyd Hongkong zur Endstation, und man begegnet oft dem scheinbar gerechtfertigten Einwande, warum diese Gesellschaft nicht gleich allen anderen die Linie bis Shanghai, dem östlichsten chinesischen Handelsemporium, ausdehnt, dessen Güterverkehr zudem noch ein bedeutenderer ist, als jener Hongkongs. Bei näherer Betrachtung des gegenwärtigen Handels, und der damit in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Verkehrsverhältnisse, kann man sich jedoch der Erkenntnis nicht verschließen, dass zur Jetztzeit eine Ausdehnung der Linie des Österreichisch-Ungarischen Lloyd bis nach Shanghai unthunlich, und keineswegs im Interesse dieser Gesellschaft gelegen wäre. Die abnorm hohen Tonnen-, Hafen-, Lootsen- u. s. w. Gebühren in Shanghai,

[1]) Im Jahresberichte des Lloyd für das Jahr 1884 heißt es: »Der indo-chinesische Verkehr blieb im Zustande fortschreitender Entwicklung. Die Verwaltung hat sich vorgenommen, diesem wichtigen Dienstzweige auch in Zukunft ihre ganze Aufmerksamkeit zuzuwenden, während sie sich andererseits mit dem Projecte beschäftigt, die Linie Hongkong bis nach Shanghai und vielleicht auch bis Japan zu verlängern.«

bedingen für die diesen Hafen anlaufenden Dampfer einen verhältnismäßig hohen Frachtsatz; doch ein solcher würde durch den, infolge des Eintretens der Linie des Norddeutschen Lloyd noch heftiger, ja rücksichtslos entbrannten Concurrenzkampf unmöglich gemacht. Eine neue Concurrenzlinie, selbst wenn sie mit gleichem oder noch besserem Schiffsmateriale auf dem Plane erscheinen würde, könnte doch für eine Reihe von Jahren ihre Rechnung nicht finden.«

»Hiezu kommt noch der Umstand, dass, nachdem die Bedeutung Shanghais der Hauptsache nach auf dem Verkehr im Yangtsekiang-Gebiete basirt, die den Hafen von Shanghai berührende Hauptlinie eine Zweiglinie auf diesem Flusse bis Hankow unterhalten muss, um einigermaßen lucrativ arbeiten zu können. Diese ungünstigen Verhältnisse dürften wohl auch die Ursache sein, dass zu wiederholtenmalen das Gerücht auftauchte, der Norddeutsche Lloyd, welcher von Shanghai ab keine weitere Zweiglinie hat, werde die Station Shanghai aufgeben, und Hongkong zum Endpunkte seiner indo-chinesischen Linie machen, dafür Shanghai in die japanische, von Hongkong abzweigende Linie einschalten.

»Unter solchen Umständen kann gegenwärtig einer Ausdehnung der indo-chinesischen Linie des Österreichisch-Ungarischen Lloyd nach Shanghai, sei es durch eine Zweiglinie, sei es durch Verlegung der Endstation der Hauptlinie dahin, wohl nicht das Wort geredet werden.«

Die wesentlich verschiedenen Verhältnisse, welche zwischen den Bedingungen einer gewinnbringenden regelmäßigen Liniendampfschiffahrt und der freien Schiffahrt einzelner selbständiger Fahrzeuge, der »Schiffahrt auf Ordre«, vorwalten, machen es erklärlich, dass beide Schiffscommandanten, welche, wie wir sehen, sich im Urtheile über die vorläufige Unthunlichkeit der Ausdehnung unserer Lloydlinie nach Shanghai begegnen, ebenso übereinstimmend der Ansicht huldigen, dass unsere Rhederei durch Entsendung von Schiffen auf Ordre nach dem chinesischen Schiffahrtsbereiche, ebenso durch Bau eigener Schiffe für diesen Zweck, endlich durch Verkauf geeigneter Schiffe dahin, gute Geschäfte machen könnte.

Fregattenkapitän v. Spetzler hat diese seine Ansicht durch Einsendung umfangreicher Daten über Frachtsätze und Passagepreise des Näheren begründet; wenn wir Anstand nehmen, diese Daten in der vorliegenden — leider ohnehin schon durch allzureichliches Ziffernwerk belasteten — Darstellung wiederzugeben, so geschieht dies, weil die gedachten Daten allzu variabler, von den momentanen Conjuncturen dictirter Natur sind, und aus Daten früherer Jahre in diesem Falle kaum ein richtiger Schluss auf Gegenwart und Zukunft gezogen werden kann. Bei der Schiffahrt auf Ordre muss eben der Kapitän oder der Agent des Rheders es verstehen, die momentanen und örtlichen Chancen abzuwägen, und zu Gunsten des Rheders zu benützen.

Linienschiffskapitän Müller entwirft folgendes Bild von den Verhältnissen der localen Schiffahrt in den chinesischen Gewässern:

»Für eine Ausdehnung unserer schon bestehenden Dampferlinie (Triest-Hongkong) kämen vor allem die Haupthandelsemporien in Betracht, nämlich Shanghai für Nord-China und Yokohama für Japan. Alle anderen, theils schon eröffneten, theils für eine künftige Eröffnung in Aussicht genommenen Vertragshäfen dieser beiden Länder, haben sowohl für den Handel, als für die Schiffahrt nur eine secundäre, und überhaupt nur insoferne eine Bedeutung, als diese Häfen der Hauptsache nach, nur den Zu- und Abfluss nach und von den Haupthäfen Shanghai und Yokohama ermitteln. Dieser an sich sehr

lebhafte Güterverkehr zwischen den Häfen zweiter Ordnung und den Haupthäfen wird einestheils von den nach Hunderttausenden zählenden einheimischen Küstenfahrzeugen — den Dschunken — andererseits durch eine große Zahl von Localdampfern vermittelt, welch letztere zumeist den chinesischen (und japanischen) Schiffahrtsgesellschaften und Rhedern, oder den großen fremden Handelsfirmen gehören. In diese Kategorie darf man dem Wesen nach auch die Schiffe einreihen, welche den Dienst auf den Zweiglinien der großen Schiffahrtsgesellschaften (*P. and O. Steam Navig. C., Messagéries Maritimes*, Norddeutscher Lloyd) versehen. Der weitaus größte Theil des Zwischenverkehres in Waren wird durch die Dschunken vermittelt, welche ungeachtet ihres oft sehr bedeutenden Tonnengehaltes (bis zu 1000 und mehr Tonnen) bei ihrem sehr geringen Tiefgange für die Navigation in den Küstengewässern, Flussdeltas und Flüssen, sowie Canälen geeignet sind, und bei ihren sehr geringen Regieauslagen (die Entlohnung der chinesischen Dschunkenmatrosen beträgt, außer der wenige *Cents* täglich erfordernden Verpflegung, 500 bis 1000 *Cash*, das ist $^1/_2$—1 Dollar im Monate) ist der Frachtsatz ein so niedriger, dass jede Concurrenz ausgeschlossen ist, wenn nicht eine, einigermaßen raschere Lieferungsfrist erforderlich ist. Auch die nebst den Dschunken für den Güter- und Personenverkehr in Betracht kommenden Localdampfer, meist ausrangirte Schiffe der europäischen und amerikanischen Schiffahrtsgesellschaften, arbeiten größtentheils mit sehr geringer, jede Concurrenz erschwerender Regie. Sie begnügen sich meist mit sehr billigem Betriebsmaterial, und verwenden außer dem Kapitän und Maschinisten nur einheimisches Personal, dessen Besoldung kaum die Hälfte der Summen erfordert, welche für eine europäische Bemannung aufgewendet werden müsste. Trotz ihrer stets wachsenden Zahl haben diese Localdampfer stets vollauf zu thun, und können häufig dem Bedarfe des Frachtenmarktes nicht genügen; wiederholt wurde deshalb von fremden Dampfschiffahrtsgesellschaften der Versuch gemacht, dem vorhandenen Bedürfnisse durch Errichtung von Locallinien entgegenzukommen; ebenso oft aber endigten diese Versuche damit, dass die regelmäßig betriebene Locallinie ihre Rechnung nicht fand, und die Schiffe in den Besitz von Rhedern übergingen, welche sie, in der oben angedeuteten Art, mit besserem Erfolge benützten.«

»Bei der stetigen Zunahme des Handelsverkehres wird sich wohl auch in Zukunft das Bedürfnis nach mehr Küstendampfern für den localen Zwischenverkehr noch weiters geltend machen, daher auch die gegenwärtige stete Nachfrage nach billigen Dampfern von 500—2000 *t*, mit möglichst großem Laderaum und genügender Seetüchtigkeit, wohl noch mehrere Jahre weiterbestehen wird; manches Schiff unserer heimischen Schiffahrtsgesellschaften, welches für diese Gesellschaften nur mehr von geringem Werte ist, dürfte z. B. durch Verkauf nach China eine sehr gute Verwertung finden können.«

Wir wollen hier einschalten, dass auch der k. u. k. Consul Haas in seinem Berichte über das Jahr 1885 Folgendes schreibt: »Nachfrage für Dampfer herrscht immer vor, und sind solche stets zu verchartern, sei es per Monat oder für bestimmte Reisen. Schiffe, welche voll beladen nicht über 16—$16^1/_2$' (englisch) Wasser ziehen, bei mäßigem Kohlenconsum circa 9 Knoten laufen und gegen 30.000 Pikuls laden, sind am meisten begehrt und erzielen im Verhältnisse bessere Frachtsätze als größere Schiffe. Aber auch Schiffe von 500—900 Registertonnen, welche nicht über 14' tauchen und 24.000 Pikuls laden, sind, besonders für die nördlichen Häfen, sowie auch

für Canton und Swatow, oft sehr gesucht. Die Dampfer müssen für das heiße Klima eingerichtet sein, ein festes, mindestens 6′ hohes Zwischendeck, Wasserballast und Seitenpforten, etwa 4′ in Quadrat, haben.«

Rücksichtlich der Schiffahrt auf Ordre sind die Aufschlüsse bemerkenswert, welche dem Fregattenkapitän v. Spetzler von der bedeutenden Firma Siemssen & Co. gegeben worden sind. Besondere Wichtigkeit für unsere Verhältnisse erhalten diese Aufschlüsse dadurch, dass die genannte Firma, in ihrer diesbezüglichen Correspondenz mit Fregattenkapitän v. Spetzler, auch des Antheiles besonders gedacht hat, welcher von Segelschiffen genommen werden kann. Siemssen & Co. schrieben (am 8. Juni 1885) u. a. Folgendes an den Commandanten des NAUTILUS:

»Obgleich in der Küstenschiffahrt die Dampfer sich merklich Bahn brechen, so ist doch ein großer Procentsatz des Verkehres noch auf fremde Segelschiffe (und chinesische Dschunken) angewiesen. Doch gewöhnen sich die Chinesen an die schnelle und sichere Warenbeförderung durch Dampfer, und es ist natürlich, dass die Verwendung von Segelschiffen erst in zweiter Linie platzgreift. Eine Fahrt aber, in welcher Segelschiffe noch sehr bedeutende Verwendung finden, ist jene zwischen Whampoa, Hongkong und Swatow einerseits, und Newchwang andererseits, für welche Fahrten meistens auch das Angebot an Dampfern ein zu geringes ist.«

»Die Ausfuhr von Bohnen und Bohnenkuchen von Newchwang nach Chefoo und nach dem Süden, speciell nach Swatow, ist eine sehr bedeutende, und wird zu großem Theile von Segelschiffen bewirkt«.

»Von großer Wichtigkeit ist auch der Artikel Reis, in welchem sich oft sehr gute Gelegenheiten für disponible Dampfer bieten. Hauptausfuhrsplatz für diesen Artikel ist Shanghai, Haupthandelsplätze hingegen sind Chingkiang und Wuhu, von wo der Reis mittelst Flussdampfern nach Shanghai gebracht und hier überladen wird. Es finden aber auch directe Verschiffungen statt, so dass für die Fahrt zwischen Chingkiang, Wuhu und Canton während der Saison eine nicht unbedeutende Anzahl Dampfer erforderlich ist.«

»Für die Fahrten nach Tientsin bildet die Peiho-Barre ein ernstliches Hindernis, da hier nur Schiffe von höchstens 14′ Tiefgang zur Verwendung kommen können; alle anderen Vertragshäfen haben tiefere Einfahrten. Dampfer, welche mit Seitenlucken von 3′ 2″ im Quadrat versehen sind und luftige, 7′ 6″ hohe Zwischendecke haben, werden von den Chinesen bei Frachtabschlüssen bevorzugt.«

»Für Fahrten nach Europa ist Shanghai von der größten Bedeutung; denn nicht nur ist dieser Hafen der Endpunkt verschiedener europäischer regelmäßiger Dampferlinien, sondern Shanghai gibt auch durch seine große Ausfuhr an Thee und Seide den Dampfern einen erheblichen Theil ihrer Ladung nach Europa. Zu Beginn der Theesaison finden übrigens auch Dampfer von Hankow aus directe Expedition«.

Der Verkehrsvorstand der Firma Siemssen, Herr Ottomayer, unterzog sich der Mühe, dem Fregattenkapitän v. Spetzler das umfangreiche, die obigen Aussprüche begründende statistische Datenmaterial zusammenzustellen, auf welches wir schon früher hinzudeuten Gelegenheit hatten; Fregattenkapitän v. Spetzler hielt sich auf Grund dieser Daten, sowie nach anderweitigen, auch in den übrigen chinesischen Vertragshäfen sorgfältig eingezogenen Erkundigungen für vollauf berechtigt, seine diesfällige Berichterstattung

in dem Ausdrucke der Meinung gipfeln zu lassen: „dass Dampfer, die auf Ordre verfrachten, und für bestimmte Routen auch Segelschiffe, in China ein ergiebiges, lohnendes Feld ihrer Thätigkeit finden können“.

Der genannte Schiffscommandant war in der Lage zu melden, dass die große Firma Siemssen & Co. sich schriftlich erbötig gemacht habe, die Agentur jener unserer heimischen Schiffahrtsgesellschaften, Rhedervereine oder Rheder zu übernehmen, welche ihre Schiffe an dem Frachtgeschäfte im chinesischen Handelsbereiche theilnehmen zu lassen gesonnen wären, wobei Siemssen & Co. zunächst die ungarische Gesellschaft Adria ins Auge fassten; zugleich erbot sich die genannte Firma, durch ihre chinesischen Firmahäuser und ebenso durch ihr Stammhaus in London stets bereitwilligst jeden speciellen Aufschluss an Interessenten ertheilen zu lassen. —

Wir sehen also, wenn wir alles Vorstehende zusammenfassen, dass zwei der ersten und mächtigsten Handelshäuser Ostasiens, unserer heimischen Arbeit in der entgegenkommendsten Weise ihre unterstützenden, geschäftsfreundlich vermittelnden Dienste, im Wege jener Organe anbieten lassen, welchen die Wahrung heimischer Interessen in der Fremde zukommen: nämlich des k. u. k. Consuls und der Commandanten der k. u. k. Stationsschiffe. Das eine Haus — Russell & Co. — will dem Warengeschäfte, das andere — Siemssen & Co. — der Schiffahrt Förderung bieten. Wir können nur wünschen, dass die, entgegenkommend und völlig uneigennützig angebotenen Dienste dieser beiden Welthäuser, auch wirklich und in stets steigendem Maße von unseren Industriellen, Kaufleuten und Rhedern in Anspruch genommen werden mögen.

---

## 15. Chingkiang.

*AURORA: 6. bis 9. November 1887.*

---

Die Stadt Chingkiang oder Chên-kiang-foo, auf dem rechten Ufer des Yangtsekiang, ist an der südlichen Einmündung des großen Kaisercanals in den Yangtsekiang gelegen; von den Handelsplätzen an dem großen eben genannten Strome, welche für den fremden Verkehr (durch den Vertrag von Tientsin und den Frieden von Peking) eröffnet worden sind, ist Chingkiang derjenige, welcher am meisten stromabwärts, der See am nächsten (170 Seemeilen) gelegen ist.

Die strategische Wichtigkeit, welche diesem Orte innewohnt, an dem das Eindringen in den Yangtsekiang verhindert und die Schiffahrt auf dem Kaisercanale beherrscht werden kann, ist von den Chinesen von altersher erkannt worden, wie dies schon aus dem Namen der Stadt erkannt werden kann, welcher „Wächter des Flusses" bedeutet. In früheren Zeiten, als die für die Existenz Pekings und besonders des Kaiserhofes überaus wichtigen Tribute an Naturalien und Geld, von Süden her beinahe durchaus den Weg über den Kaisercanal zu nehmen bemüssigt waren, war die Wichtigkeit Chingkiangs, vom chinesischen Standpunkte aus, eine noch größere als heute; man erachtete den gesicherten Besitz von Chingkiang als unerlässliche Bedingung für die Sicherheit von Peking, und es steht fest, dass die Einnahme von Chingkiang durch die Engländer im August 1842 den Ausschlag dafür gab, dass die hartnäckige chinesische Regierung sich sehr bald darnach zum Abschlusse des Friedensvertrages von Nangking entschloss. Der Einnahme von Chingkiang war von Seite der Chinesen nur geringer Widerstand entgegengesetzt worden; die Blockirung der Canalmündung und das Eindringen in die Vorstädte hatte nur das Eingreifen einiger bewaffneter Boote und Landungsabtheilungen erfordert; der commandirende Admiral, Sir W. Parker, welcher sich die Einnahme von Nangking zum Ziele gesetzt hatte, ließ einige Tage vergehen, bevor er — erst nachdem das Fahrwasser zwischen Chingkiang und Nangking durch die Kapitäne Kellet und Collinson ebenso sorgfältig erforscht worden war, wie früher jenes vom Delta bis Chingkiang — seine Flotte den Batterien von Chingkiang entgegenstellte. Aber so formidabel diese Batterien nach chinesischen Begriffen auch sein mochten, sie

machten nicht einmal den Versuch, den drohenden Angriff zurückzuweisen; es wurde dem englischen Admiral durch Parlamentäre mitgetheilt, dass Bevollmächtigte für den Friedensabschluss schon unterwegs seien, und Admiral Parker konnte seinen Weg den Yangtsekiang aufwärts fortsetzen. Man kann also ohne Übertreibung sagen, dass schon die ernste Bedrohung von Chingkiang damals hingereicht hat, den Frieden zu erzwingen.

Als nach dem zweiten chinesischen Kriege und nach der Vertreibung der Taipings aus Chingkiang — wo sie ebenso arg wie sonst überall gehaust hatten — die Eröffnung Chingkiangs für den fremden Handel verlangt und erreicht wurde, setzte man größere Erwartungen auf den Aufschwung dieses Platzes, als solche sich seither realisirt haben. Man durfte annehmen, dass diese Stadt, durch ihre Lage als quasi Mündungshafen des Yangtsekiang, sowohl durch diesen Strom als auch durch den Kaisercanal in bester Verbindung mit dichtbevölkerten und reichproducirenden weiten Landstrichen des fruchtbarsten Theiles von China stehend, sich zu einem Handelsemporium ersten Ranges entwickeln würde. Diese Erwartung ist nun allerdings nur theilweise in Erfüllung gegangen; die Schiffbarkeit des Yangtsekiang, selbst für große Seeschiffe noch viele Hunderte von Meilen weit über Chingkiang stromaufwärts, hat zur Folge gehabt, dass eines der bedeutendsten chinesischen Ausfuhrsproducte, der Thee, welcher in der näheren Umgebung von Chingkiang beinahe gar nicht, viel weiter stromaufwärts aber in großen Mengen gezogen wird, nicht erst nach Chingkiang gebracht werden musste, um seinen Weg auf die Straßen des Welthandels zu finden. In der That ist nicht Chingkiang, sondern Hankow, 500 Meilen oberhalb der ersteren Stadt gelegen, zum wichtigsten Handelsplatze an dem Yangtsekiang emporgeblüht.

Als Centrum eines reichbebauten und dichtbevölkerten Landwirtschaftsdistrictes ist aber Chingkiang trotzdem zu einem Handelsplatze von Bedeutung herangewachsen, welcher den Rayon, in dem er fremde Handelsgüter zur Vertheilung bringt, viel weiter ausgedehnt hat, als jenen Bereich, aus welchem er die Landesproducte an sich zieht, um dieselben dem Handel zuzuführen. Mit anderen Worten: Chingkiang hat einen sehr bedeutenden Einfuhrshandel, welchem ein weniger bedeutender Ausfuhrshandel gegenübersteht. Eine andere Charakteristik der Handelsthätigkeit von Chingkiang besteht darin, dass sie beinahe gar keine directen Beziehungen zum Auslande unterhält, sondern den Bezug fremder Güter ebenso wie die Ablieferung der Erzeugnisse des eigenen Productionsbereiches nur auf die anderen chinesischen Handelshäfen, und ganz vornehmlich auf Shanghai, stützt. Man kann in dieser Beziehung eine Parallele zwischen Chingkiang und Ningpo dahin aufstellen, dass ersterer Hafen die nördliche, letzterer die südliche Dependenz des centralen Emporiums Shanghai darstellt, und dass in beiden Häfen die Einfuhren fremder Güter bei weitem die Ausfuhren überwiegen, welche von diesen Orten aus geleistet werden können; ihrer Natur nach sind diese Ausfuhren bei Chingkiang beinahe ausschließlich aus Producten der Landwirtschaft bestehend, während in Ningpo die Erzeugnisse der Hausindustrie und des Kunstgewerbes einen bedeutenderen Antheil ausmachen.

Von der Stadt Chingkiang selbst ist nicht viel zu sagen; gleich allen chinesischen Städten von einem gewissen Range, mit mehr schreckhaft als bösartig aussehenden Wehrwällen versehen, dieselben charakteristischen — und nicht sehr sympathischen — Merkmale des Straßen- und Volkslebens aufweisend, wie alle anderen chinesischen Städte, zeigt Chingkiang überdies

noch in vielem deutliche Spuren von den Verwüstungen, welche die Taipings zur Zeit ihrer Herrschaft über die Stadt hier angerichtet haben. Von der Taipingzeit her stammen auch jene Fortificationen, welche von der alten Stadt Chingkiang ausgehend, die flusswärts gelegene Vorstadt umschließend, sich gegen das Flussufer hinziehen. Früher war nur die alte Stadt, etwa eine halbe Seemeile weit vom Flusse gelegen, umwallt; zwischen dem Walle und dem Ufer zog sich eine offene Vorstadt hin. Durch Umwallung auch dieser Vorstadt hat Chingkiang jetzt einen ähnlichen Grundriss bekommen, wie ihn Canton aufweist, wo die allgemeine Umwallung durch einen Querwall in zwei ungleiche Theile zerschnitten erscheint.

Der große Canal umgab die Stadt in einem Bogen, und hatte zwei Mündungen in den Fluss; die eine im Norden, die andere im Süden der Stadt. Gegenüber von Chingkiang, etwas stromanfwärts, und in der Nähe des Städtchens Kwachow, findet der Kaisercanal seine Fortsetzung nach dem Norden. Die kleine, hübsch angelegte Fremdenniederlassung liegt außerhalb der Festungswälle und im Norden der nördlichen oder oberen Canalmündung; sie zeichnet sich durch einige Gartenanlagen und einen schönen gemauerten Flussquai aus. Ein Club vereinigt die fremden Consuln und hiesigen Vertreter der in Ostasien etablirten fremden Handlungshäuser zu geselligem Beisammensein; eine kleine protestantische, ebenso eine katholische Kirche sind von den Fremden errichtet worden.

Die Zahl der Bevölkerung von Chingkiang wird — wie meistens jene von chinesischen Städten — sehr verschieden angegeben; am öftesten begegnet man der Zahl 135.000 (so im Dipl. stat. Jahrbuch, in Hübners statistischen Tabellen, dem *Chronicle and Directory* etc.); Keane nimmt 170.000 an; die von uns öfters citirte, mit officiellem Materiale arbeitende *Hongkong Directory* aber sagt: „*The present population of Chingkiang has been estimated to exceed 230.000*“. Dort wird beigefügt: „*Much building goes on, and land daily increases in value*“. Die statistischen Daten, welche wir später über die Zunahme des Handels und Verkehres in Chingkiang vorführen werden, bestätigen die zunehmende Entwicklung der Stadt, und es dürfte demnach auch ein Anwachsen der Bevölkerung statthaben. Vielleicht darf auf ein rasches Anwachsen der Bevölkerung von Chingkiang — zum Theil wohl durch Zuzug von schwer controlirbaren Elementen — auch aus der Thatsache geschlossen werden, dass diese Bevölkerung eine ziemlich unruhige, zu jenen Aufständen sehr geneigte ist, welche die kaltblütigen Engländer mit dem mäßigen Namen „*riot*“ bezeichnen. Der englische Consularbericht über das Jahr 1886 erwähnt eines solchen Aufruhrs, welcher gegen den *Tao-tai* gerichtet war, und im Berichte über das Jahr 1888 entschuldigt Consul Mansfield die Dürftigkeit des gebotenen Berichtsmaterials mit der Thatsache, dass gelegentlich des letzten „*riot*“ (5. und 6. Februar 1889, wobei ein großer Theil der Fremdenniederlassung in Flammen aufging) beinahe das ganze Archiv des englischen (und zugleich österreichisch-ungarischen) Consulates zugrunde gegangen war.

Der Anblick, welchen Chingkiang vom Flusse aus gewährt, ist ein wesentlich anmuthigerer, als ihn die meisten Flusstädte und Häfen Chinas bieten, denn nahe an der Stadt ziehen sich Hügel hin, terrassenförmig mit Häuser- und Gartenanlagen bebaut, und einen schönen Hintergrund für das Bild der Stadt bildend. Den schönsten Anblick aber, welchen der Reisende bei der Annäherung an Chingkiang zu genießen bekommt, bietet das kleine

Flusseiland Ts'-io-shan. Ein deutscher Reisender, Jobst v. Gundlach, gibt hievon die folgende lebendige Schilderung[1]: »Es ist um die Zeit des Sonnenaufganges. Auf der Commandobrücke stehend, athmet man die erfrischende, feuchte Flussluft ein, unverfälscht noch hier auf dem breiten Wasser von jenem Dufte, der unweigerlich alle *terra ferma* des ganzen weiten chinesischen Reiches in unveränderlicher Gleichförmigkeit umfangen hält. Jetzt steigt, in rückwärtiger Verlängerung des Schiffscurses, am Horizonte die Sonne auf und übergießt mit ihrem strahlenden Lichte eines der schönsten Panoramen, welche auf der ganzen Erde zu finden sind. Senkrecht steigt das Silbereiland (Ts'-io-shan[2]) aus den gelben Fluten des Stromes empor, einem geschnitzten Spielzeuge gleich, an welchem aber doch alles Natur ist. Zwischen prächtigen uralten Bäumen und sorgsam gepflegtem Gebüsch hinauf, mit denen die ganze Insel bis zur höchsten Spitze bedeckt ist, lugen zahllose Tempelchen und Miniaturpagoden heraus. Dem heranströmenden Wasser entgegensehend, etwa auf der halben Höhe der Insel gelegen, ist ein großes buddhistisches Kloster erbaut, bewohnt, wie überhaupt die ganze Insel, nur von Priestern und deren Dienerschaft. Fast beschleicht den weit gewanderten Reisenden der Wunsch, hier die endliche Ruhe zu finden...« Doch gar bald wird unser poetisch veranlagter Reisender wieder — in recht unangenehmer Weise — an die echt chinesische Realität gemahnt: »aber bei weiterer Annäherung bringt uns jener schon erwähnte, ganz China eigenthümliche Duft, der auch dem von Gottesdienern bewohnten Boden nicht fremd ist, von solchen Gedanken und Wünschen wieder ab!«

In Bezug auf Klima und Temperatur ist wenig Unterschied zwischen Chingkiang und dem nahe gelegenen Shanghai. Immerhin genießt Chingkiang alle Vortheile, welche aus der hügeligen Beschaffenheit des Nachbarterrains entspringen. Obwohl Fieber und Dysenterie auch hier während der Sommerszeit nicht fehlen, kann Chingkiang doch als ein weit gesünderer Aufenthalt gelten als Shanghai. Der Winter ist ziemlich strenge und bietet Gelegenheit zu sehr ergiebigen Jagden. —

Bevor wir nun, in gewohnter Weise, daran gehen, unseren Lesern das — für viele derselben wohl recht ermüdende! — statistische Material über die Schiffahrts- und Handelsthätigkeit Chingkiangs vorzuführen, sei es uns gestattet, einem in jüngster Zeit erstatteten Berichte des Consuls Oxenham folgend, einiges über die landwirtschaftliche Production und die allgemeinen Verhältnisse des Grundbesitzes im Bereiche von Chingkiang hier einzuschalten, nachdem, wie schon erwähnt, die landwirtschaftliche Thätigkeit es ist, welche für den Ausfuhrshandel von Chingkiang die hauptsächlichste und beinahe alleinige Basis abgibt.

Die Landwirtschaft, und zwar vornehmlich der Ackerbau, bildet die Hauptbeschäftigung der Bevölkerung des Districtes von Chingkiang. Von industrieller Thätigkeit ist nur die Erzeugung einiger Seiden- und Baumwoll-

[1]) »Auf gebahnten Pfaden im fernen Osten.« Auf dem Yangtsekiang von Shanghai bis Hankow. Globus. LVII. Band. 1890. Nr. 9.

[2]) Der Name Ts'-io-shan, auch Yin-shan, in der Bedeutung von Silberinsel, oder wörtlich richtiger Silberhügel, wird jetzt allgemein diesem Flusseilande beigelegt; doch kommt dieser Name von rechtswegen nicht diesem Eilande, sondern einem hügelartigen Vorsprunge des Südufers, im Norden von Chingkiang zu, an welchen die Fremdenniederlassung sich anlehnt. (Vergl.: *China Sea Directory*, III., pag. 461, Anmerkung).

stoffe erwähnenswert. Die Städte des Districtes sind vorwiegend Handelsstädte, in welchen vorzugsweise Detailhandel mit allen Gegenständen getrieben wird, welche zur Deckung der geringen Bedürfnisse der ackerbautreibenden Landbevölkerung nothwendig sind. Einen selbständigen bedeutenden Handel, und zwar in Salz, hat die Stadt Yangchow.

Die Ländereien auf dem südlichen Ufer des Flusses erzeugen Reis, Weizen, Buchweizen, Hülsenfrüchte, Indigo, Baumwolle, Gemüse, Melonen, Erdnüsse und hier wird auch die Seidenraupe gepflegt. Von den Districten im Norden des Flusses kommen vornehmlich Hirse, Lilienblüten, Walnüsse, Sesam, Korn, Erbsen und Bohnen und ebenfalls Reis.

Den Ernten an Reis, Getreide und Hülsenfrüchte kommt die größte Wichtigkeit zu; sie werden durch Dürren oder Überschwemmungen oft arg gefährdet, und Nothstand, selbst Hungersnoth, tritt leichter ein, als man es in diesen fruchtbaren, gesegneten Landstrichen für möglich halten sollte. Der Bauernstand lebt vom directen Erträgnisse seines Landbesitzes; er verfügt über wenig oder gar keinen Geldbesitz, und der Ausfall einer einzigen partiellen Ernte ist demnach schon genügend, um als Calamität empfunden zu werden.

Der Weizen wird im November gesäet, oder auch noch früher, wenn die Reisernte eingebracht ist. Die Aussaat geschieht durch Handarbeit, unmittelbar nach einem Regenschauer; das Feld wird sodann leicht geeggt und nun sich selbst überlassen. Nach 3—4 Wochen erscheinen die jungen Halme, kommen aber erst im März und April zum Wachsthum. Zu Ende des Monates April oder längstens im halben Mai steht der Weizen zum Schnitt bereit. Ein Erträgnis von $1^1/_2$ Pikul (circa 200 Pfd. engl.) pro *Mow* wird als befriedigende Ernte angesehen.

Gemüse werden hauptsächlich in der Nähe der Städte das ganze Jahr hindurch gezogen; der Boden der Gemüsegärten wird auf das reichlichste mit flüssigem Dünger — welcher seinen Ursprung beinahe ausschließlich in den menschlichen Wohnungen hat — versehen. Bohnen und Erbsen werden im October gesäet und sind, je nach der Gattung, erst im August oder October reif. Baumwolle kommt im April zur Saat, im October zur Ernte, und es werden für den Anbau dieser Pflanze sandige Bodenpartien bevorzugt. Indigo wird im März gesäet; die rasch wachsende Pflanze ist schon im Mai zum Schnitt bereit. Im ersten Jahre lässt man Indigo gerne in Samen schießen, und soll solcher Samen dann die besten Pflanzen geben. Man schneidet oder erntet den Indigo dreimal im Jahre; der erste Schnitt gibt die wertvollsten Ernten. Die abgeschnittenen Blätter und Stengel werden in große, in den Boden eingelassene Kufen geworfen, eine Partie Kalk beigegeben, die Kufen dann mit Wasser aufgefüllt, und die ganze Mischung sorgfältig durchgerührt. Nach etwa einer Woche werden das Wasser und die Pflanzen entfernt, und der nun in den Kufen vorfindliche Bodensatz bildet das Product des Indigos, den bekannten wertvollen und stets gut verkäuflichen Farbstoff. Die Indigopflanze, welche an den Südufern des Yangtsekiang gezogen wird, ist unter der Bezeichnung des „kleinen“ Indigo bekannt, im Gegensatze zu der „großen“ Indigopflanze der Landschaften auf den nördlichen Ufern.

Sobald der Weizen geschnitten ist, wird der Grund umgepflügt, das Wasser — je nach den örtlichen Umständen — über die Felder rieseln gelassen oder durch Pumpenarbeit dahin gebracht, und die jungen Reispflanzen werden auf die so bewässerten Felder versetzt. Bis zu diesem Zeitpunkte sind die jungen Pflanzen in kleinen, gut bewässerten Grundparcellen gezogen worden,

welche in der unmittelbaren Nähe der eigentlichen Felder liegen. Die jungen Pflanzen werden außerordentlich sorgfältig gepflegt, bis der Zeitpunkt zu ihrer Umsetzung gekommen ist. Die Reisernte findet im October statt. Der verschiedenartigste Dünger findet auf den Reisfeldern Verwendung: die sorgfältigst gesammelten und aufbewahrten menschlichen und thierischen Excremente, immer im flüssigen Zustande erhalten; Bohnenkuchen, Kalk, Stroh und der Schlamm, welcher sich in Cisternen und Brunnen am Boden bildet. Die Dungmassen werden über den ganzen Grund gleichmäßig vertheilt und dann eingepflügt.

Im nördlichen Theile von Kiangsu muss Hirse vielfach die Stelle des Reises vertreten. Man säet diese Frucht im October und die Ernte findet im August statt, zu welcher Zeit die Pflanze eine Höhe von 12′ erreicht hat. Auch Mohn wird vielfach angebaut und die Ernte dieser Pflanze findet so zeitlich statt (im Mai), dass auf den Feldern noch Sommerweizen angebaut werden kann. Bohnen und Erbsen werden in großen Mengen angebaut. Die Lilien blühen im Juni und Juli und große Mengen dieser Blüten kommen nach Chingkiang zur Ausfuhr.

Man sieht aus diesen Angaben, in welch intensiver Weise die Chinesen dem Boden nutzbare Producte abzuringen wissen. Kein Fleckchen Erde ist zu irgend einer Zeit im Jahre unbenützt. Abwechselnde Ernten von Reis und Weizen werden von den niedrig liegenden Bodenflächen gewonnen, während die hügeligen Partien, welche der Berieselung entbehren, unausgesetzt für den Bau von Gemüsen, Hülsenfrüchten, Baumwolle, Indigo, Erdnüssen u. s. w. Verwendung finden. Der Gefahr der Erschöpfung der Bodenkräfte wird durch unausgesetzte, sorgfältige und reichliche Düngung entgegengewirkt; Trockenheit oder Überflutungen sind, wie gesagt, die einzigen — aber häufigen — Gefahren der Landwirtschaft im Kreise von Chingkiang.

Wälder im eigentlichen Sinne des Wortes sind in diesem Districte keine vorhanden; aber auf manchem der zahlreichen Hügel, welche entweder zu steil sind, oder deren Boden zu sandig für agricole Zwecke ist, findet man Anpflanzungen von Föhren, Kiefern, Eichengesträuch und mehreren anderen verschiedenen Baumgattungen. Man lässt aber die Bäume nicht hoch wachsen, sondern schneidet alljährlich das Zweigwerk ab und fällt die Bäume schon nach 6—7 Jahren; ebenso wird der Eichenstrauch jährlich bis zu den Wurzeln beschnitten. Durch diese eigenthümliche Art von Forstwirtschaft und mittelst des Rohres, welches sich meilenweit über Inseln und Ufer des Yangtsekiang erstreckt, gewinnen die Landbewohner ihr spärliches Feuerungsmaterial.

Die Verhältnisse des Grundbesitzes haben sich auf dem südlichen Ufer des Flusses seit der Niederwerfung der Taiping-Rebellion wesentlich verändert. Vor dieser Rebellion gab es hier bedeutenden Großgrundbesitz. Die Taipings verwüsteten das Land, vertrieben die wenigen Bewohner, welche den Metzeleien entgingen, und bei der Zerstörung der Städte und aller amtlichen Archive fielen die Besitztitel und sonstigen Documente der Vernichtung anheim. Nach der Vertreibung der Taipings waren weite Landstriche nicht allein ohne Bewohner, sondern auch ohne Besitzer. Es fehlte nach den gewaltigen Erschütterungen, welche die Taipings-Periode mit sich gebracht hatte, an Capital, und noch mehr an Capitalisten, welche geneigt gewesen wären, sich in dem verwüsteten und verödeten Districte anzusiedeln. So kam es, dass — wie unser englischer Gewährsmann es ausdrückt — *»land was obtainable for a*

*songu*, und die nach und nach rückkehrenden, versprengt gewesenen Flüchtlinge occupirten familienweise kleine Complexe, eben nur so groß, dass sie dieselben selbst zu bebauen und zu bewirtschaften vermochten. Nach einiger Zeit erkannte man dann diesen neuen Ansiedlern über den von ihnen wieder cultivirten Boden das Eigenthumsrecht durch Ersitzung zu, und folgte ihnen neue Besitztitel aus, wogegen sie von diesem Zeitpunkte an die üblichen Grundsteuern zu entrichten hatten.

Im Norden des Flusses, besonders in dem nördlichsten Theile der Provinz Kiangsu, findet man hingegen sehr ausgedehnte Besitzthümer. Die Eigenthümer dieser großen Landgüter oder Herrschaften geben ihren Besitz an Pächter zur Bewirtschaftung. Eine Familie besitzt hier 66.000 *Acres*, eine andere 50.000 *Acres*; Besitzthümer von 12.000—1000 *Acres* sind eher die Regel als die Ausnahme. Die Pachtungen betragen im Durchschnitte 28 sh. für den *Acre*, doch ist es sehr selten, dass der Pachtschilling in fest bestimmten Geldsummen oder fixen Naturalleistungen bezahlt wird. Es wird vielmehr eine Verhältnisscala fixirt, nach welcher das (variable) Ernteerträgnis zwischen Besitzer und Pächter zur Theilung zu kommen hat. Diese chinesische Sitte, nach welcher die Gunst oder Ungunst des Jahres nicht den Pächter allein trifft, sondern der Besitzer je nach Umständen mehr, weniger oder auch gar nichts vom Ertrage des Grundes bekommt, hat gewiss viel Nachahmenswertes in sich! In Missjahren oder nach elementaren Katastrophen ist es gewöhnlich der Kaiser, welcher durch Verzicht auf jede Pachtleistung den anderen Großgrundbesitzern mit gutem Beispiele vorangeht, welchem Beispiele denn auch ausnahmslos gefolgt wird. „*The hard, rigid, unyielding systems, prevalent in Europe*“ — sagt Consul Oxenham — „*are not usual in China, nor are they in accordance with the popular ideas of equity and justice*“. Die Abgabsproportion ist eine verschiedene bei den verschiedenen Gegenständen der Ernte. Im Durchschnitte sind z. B. vom Pikul ($133^1/_3$ Pfd.) Reis 4 *tou*, vom Pikul Weizen nur 3 *tou* an den Grundherrn abzuliefern. 10 *tou* kommen erst einem Pikul gleich, und diese Abgaben erreichen also nur 3—4 Zehntel des Ertrages; ein Pachtverhältnis, welches in gleich günstiger Weise wohl nirgends in Europa anzutreffen sein dürfte, wo beinahe überall das überkommene oder recipirte römische Recht, sowie die aus diesem Rechte entwickelten Anschauungen und Rechtsgewohnheiten, das Eigenthum über alles stellen. Bei der Entrichtung des Pachtschillings in Geld statt in Naturalien wird im allgemeinen der Pikul Reis mit 1250 *Cashs* oder etwa 3 sh. 9 d. reluirt.

Die Wohnungen der ackerbautreibenden Bevölkerung im Districte von Chingkiang sind in roher Weise hergestellt, ärmlich und so ziemlich jeden Schmuckes bar. Die vorderen Räume, gewöhnlich von den männlichen Mitgliedern der Familie bewohnt, enthalten meistens nur einen Tisch, eine oder zwei Sitzbänke, einen oder zwei Sessel und einen Vorrathskasten; diese wenigen Einrichtungsstücke sind immer von der ordinärsten Beschaffenheit. Einige buddhistische Bilder, ein oder zwei classische Sprüche, auf lange rothe Papierstreifen gedruckt und an die Wand genagelt — manchmal als besondere Decoration einige leere Flaschen fremder Provenienz, sind schon als seltener Schmuck anzusehen. Der Fußboden besteht aus Lehm, und die Fenster sind nicht mit Glasscheiben versehen, sondern mit Papier verklebt. Im rückwärtigen Theile des Hauses befinden sich die Frauengemächer, ebenfalls schlecht und ärmlich eingerichtet. Diese Zimmer sind mit Spinnrädern, Tisch und Sesseln, Wiegen

und einem rohen, aus Erde hergestellten Feuerplatze angerüstet. Man findet aber auch häufig noch weit ärmlichere Häuser, welche nur einen einzigen Raum aufweisen, in welchem dann alle Familienmitglieder beiderlei Geschlechtes zusammenleben, und wo zugleich die Ackerbaugeräthe und Hausthiere — meist nur Geflügel — untergebracht sind. Übrigens darf man nicht vergessen, dass in China, wie anderwärts, es nicht die Behausung ist, auf deren Einrichtung und Ausschmückung der Landmann seine Sorgfalt verwendet; der Bauer muss auf dem Felde beobachtet werden, und hier hat man alle Gelegenheit, seinen Fleiß, seine Sorgsamkeit, eine gewisse Sauberkeit und besondere Wirtschaftlichkeit wahrzunehmen. Die vorzüglichen Eigenschaften der bäuerlichen Bevölkerung im Districte von Chingkiang leuchten aus der gartenartigen Nettigkeit der Culturen hervor, sie sind aus der unausgesetzten emsigen Arbeitsamkeit zu erkennen, welche auf den Feldern und in den Gärten herrscht, und die reichen Ernten, hauptsächlich durch reiche Düngung des Bodens und fortwährende Pflege der Pflanzen erzielt, lohnen die Anstrengungen dieser tüchtigen und genügsamen Arbeiter. Aus ihrem heiteren und höflichen Benehmen ist die Zufriedenheit mit ihrem Lose zu erkennen, obwohl ihre Kleidung, ihre Wohnungen und Geräthe, und ihre Lebensweise überhaupt — nach unseren Begriffen — elend genug und unsauber sind. Fortschritte in dem inneren Verkehrswesen werden aber hier gewiss bessernd einwirken, indem sie der bäuerlichen Bevölkerung in höherem Grade als bisher jene Erzeugnisse der fremden Industrien zuführen werden, welche zu täglichem Gebrauche z. B. selbst vom ärmsten europäischen Landmanne kaum mehr entbehrt werden können. Aber so arm die bäuerliche Bevölkerung des Districtes von Chingkiang nach unseren Begriffen jetzt noch scheint, ist sie doch in ihrer Bedürfnislosigkeit zufrieden und unabhängig; die emsige Arbeit findet hier den genügenden Lohn, denn was der Landmann erzeugt, gehört ihm auch entweder zur Gänze, oder dort, wo Großgrundbesitz besteht, doch zum größten und für ihn genügenden Theile.

Die Grundsteuern, welche an die Regierung zu bezahlen sind, werden nach der Ertragsfähigkeit des Bodens bemessen. In der Ebene variiren sie bei vorzüglicher Grundbeschaffenheit zwischen 10 und 12 sh., bei minderer Beschaffenheit zwischen 6—8 sh. jährlich für den *Acre* (6.5 *Mow*). Im Hügellande kommen weit geringere Sätze zur Anwendung. Im Bereiche der Städte werden 18 sh. per *Acre* an Grundsteuer erhoben.

Folgende Mittelwerte werden für das Erträgnie von 1 *Mow* ($^2/_{13}$ *Acre*) besseren Grundes angegeben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Reis | 532—465 | Pfd. | (englisch) |
| Weizen | 160 | „ | „ |
| Bohnen | 222 | „ | „ |
| Erdnüsse | 565 | „ | „ |
| Indigo | 200 | „ | „ |
| Baumwolle | 20 | „ | „ |
| Gemüse | 1230 | „ | „ |
| Wurzelgewächse | 1064 | „ | „ |

Außer dem Anbau der bisher genannten Feldfrüchte wird im Bereiche von Chingkiang auch eine nennenswerte Obstcultur betrieben. Pfirsiche und Kirschen von guter Qualität stehen in erster Reihe; auch Pflaumen, einige Birnenarten, Aprikosen und Holzäpfel werden gezogen. Alle diese Obstgattungen

sind im April und Mai reif. Im Juni und Juli kommen Wasser- und Zuckermelonen, im September große Mengen von Walnüssen an die Reihe, die letzteren meistens aus dem Norden von Kiangen. Die in Chingkiang ansässigen Fremden haben Erdbeeren, Himbeeren, Stachelbeeren und Johannisbeeren, sowie Weintrauben mit Erfolg gepflegt. Alle die früher genannten Obstsorten könnten noch weiter veredelt werden, wie dies durch Missionäre mit allem Erfolg weiter im Norden von China bereits geschehen ist.

Die Nahrung der chinesischen Bauern besteht durchaus aus Producten ihres eigenen Bodens. Das gewöhnliche tägliche Mahl setzt sich aus Reis als Hauptbestandtheil, dann aus Gemüsen, etwas Fisch und *Soja*, einer pikanten Beigabe, zusammen. Etwa einmal im Monate, gelegentlich irgend eines religiösen oder historischen Festtages, gestattet sich der Bauer einige Schnitten Fleisch — meistens von dem über alles geschätzten Schweinefleische. Thee ist ein weitverbreitetes Getränk, doch treten häufig Weidenblätter an Stelle der Theeblätter, um den gewünschten Absud herzustellen. Das Missverhältnis zwischen dem Nahrungswerte der landesüblichen Kost und der harten und unausgesetzten Arbeit, welche vom chinesischen Landmanne (und Lastarbeiter) geleistet wird, ist hier dasselbe und gleich auffallende, wie in den meisten übrigen Theilen Chinas. Im Norden der Provinz treten Mehlspeise und Brot, sowie verschiedene Sorten von Hirse- und Weizenkuchen vielfach an die Stelle des Reises als Hauptnahrungsmittel.

In industrieller Beziehung ist, wie schon früher angedeutet, die Erzeugung von Seide und Seidenstoffen zu erwähnen. Die Eier der Seidenraupe werden bis zum Monate Februar aufbewahrt; dann ist die Zeit gekommen, in welcher sie zu ihrer weiteren Entwicklung gleichmäßige Wärme und Ruhe von jeder äußeren Störung brauchen. Es entbehrt nicht einer gewissen Pikanterie, dass man diesen Bedingungen am sichersten dadurch nachzukommen strebt, indem man den Seidenraupeneiern den Busen junger, unverheirateter Weiber als Aufbewahrungsort, oder wenn man will, als Brutstelle einräumt. Bekanntlich besteht übrigens diese Sitte auch in europäischen Seidendistricten. Nach zwanzigtägiger Aufbewahrung der Eier an ihrem „gleichmäßig warmen und ruhigen“ Brutorte — welcher während dieser Zeit ein weit minder anziehender Aufenthaltsort werden mag, als er der Phantasie gemeiniglich erscheint — kriechen die jungen Thierchen aus den Eiern. Im April beginnt die Fütterung mit Maulbeerbaumblättern; zu Ende des Monates Mai, längstens anfangs Juni, sind die Cocons fertig entwickelt und das Abspinnen der Seide kann beginnen. Wärme und Ruhe sind während der ganzen Entwicklungsperiode des Thieres wichtige Bedingungen; atmosphärische Erschütterungen, besonders aber Gewitter, werden als sehr schädlich angesehen. Dem Maulbeerbaum wird nur durch sieben Jahre hindurch die Fähigkeit zuerkannt, das geeignete Blattfutter zu liefern; es werden demnach immer Neupflanzungen dieser Bäume vorgenommen und die jungen Bäumchen werden alljährlich ausgiebig beschnitten. 1 *Mow* Grundes, mit Maulbeerbäumen bepflanzt, genügt zur Erhaltung von einer Menge von Seidenwürmern, von welchen 100 Pfd. Rohseide gewonnen werden können. Die Rohseide, welche von der bäuerlichen Bevölkerung gewonnen wird, nimmt ihren Weg nach den Städten, besonders nach Chingkiang, wo sie gefärbt und verarbeitet wird. Die Werkzeuge und Apparate, welche hiebei zur Verwendung kommen, erscheinen dem Auge des Europäers außerordentlich roh und primitiv, doch entsprechen sie vollständig ihrem Zwecke; es ist geradezu wunderbar, die prachtvollsten und kunstreichsten

Seidenerzeugnisse aus den schlecht eingerichteten, schmutzigen und staubigen chinesischen häuslichen Werkstätten hervorgehen zu sehen. —

Sehen wir nun, in welchem Maße Chingkiang die landwirtschaftlichen und hausindustriellen Erzeugnisse seiner Umgebung an sich zieht, und welche fremden Producte diese Handelsstadt am unteren Yangtsekiang zum Austausche übernimmt; mit anderen Worten, wenden wir uns der Handels- und Schifffahrtsstatistik dieses Ortes zu und beginnen, wie gewöhnlich, mit der Schiffahrt.

Die Schiffahrtsbewegung im Hafen von Chingkiang wird durch folgende Zahlenangaben gekennzeichnet.

Während des Decenniums 1863—1872 zeigt sich eine beinahe gänzlich stetige Zunahme von 914 ein- und ausgelaufenen Schiffen mit 364.184 *t* Gesammtgehalt im Jahre 1863, bis zu 1986 Schiffen mit 1,093.257 *t* im Jahre 1872. Die Segelschiffahrt participirte (1864) mit 380 Schiffen von 63.274 *t*, im Jahre 1872 mit 801 Schiffen von 116.728 *t* Gesammtgehalt. Der Flagge der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika kam die erste Stelle in der Schifffahrtsbewegung von Chingkiang während dieses Decenniums zu (1872: 1034 Schiffe von 694.375 *t*, gegen 884 Schiffe von 378.885 *t* englischer Flagge; die deutsche Flagge hatte in diesem Jahre erst 36 Schiffe von 8735 *t* beigetragen).

Während der letztverflossenen Jahre zeigten sich folgende Verhältnisse:

Eingelaufen sind:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 1393 Schiffe | mit | 923.735 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 592 Segler | „ | 83.005 | „ | „ |
| „ „ 1886 | 1763 Schiffe | „ | 1,164.026 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 700 Segler | „ | 92.798 | „ | „ |
| „ „ 1887 | 1671 Schiffe | „ | 1,074.443 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 681 Segler | „ | 89.423 | „ | „ |
| „ „ 1888 | 1712 Schiffe | „ | 1,059.306 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 754 Segler | „ | 106.215 | „ | „ |

Ausgelaufen sind:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1885 | 1393 Schiffe | mit | 923.735 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 592 Segler | „ | 83.005 | „ | „ |
| „ „ 1886 | 1763 Schiffe | „ | 1,164.026 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 700 Segler | „ | 92.798 | „ | „ |
| „ „ 1887 | 1671 Schiffe | „ | 1,074.443 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 681 Segler | „ | 89.423 | „ | „ |
| „ „ 1888 | 1706 Schiffe | „ | 1,058.464 | *t* Ges.-Geh., | worunter |
| | 748 Segler | „ | 105.373 | „ | „ |

In dieser Schiffahrtsbewegung nimmt gegenwärtig unter den fremden Flaggen die englische Flagge die weitaus überwiegende erste Stelle ein. Der Antheil der chinesischen Flagge überwiegt jenen der englischen, wegen der außerordentlich regen Betheiligung der chinesischen Dschunken an dem Verkehre Chingkiangs. Die nordamerikanische Flagge beschränkt jetzt ihre Theilnahme auf eine geringe Anzahl von Seglern, zum Theile sogenannte Lorchas. Der deutsche Antheil hat sich gegen frühere Zeiten ansehnlich gehoben. Wir finden z. B. unter den im Jahre 1887 in Chingkiang eingelaufenen Schiffen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Englische ... | 706 Schiffe | mit 659.827 t, | worunter 27 Segler | mit 5.299 | G.-G. |
| Chinesische .. | 802 „ | „ 348.221 „ | „ 574 „ | „ 70.347 | „ |
| Amerikanische | 46 „ | „ 7.452 „ | durchaus Segler | | |
| Deutsche.... | 89 „ | „ 36.978 „ | worunter 20 Segler „ | 3.818 | „ |

Aus der Handelsstatistik von Chingkiang mögen die folgenden Zahlenangaben eine Orientirung bieten:

Während des Decenniums 1863—1872 finden wir eine constante Steigerung der von der fremden Schiffahrt bewältigten Handelswerte; im Jahre 1863 erreichte dieser Wert 1,366.937 £, im Jahre 1872 schon 4,777.119 £; immer überwogen die Werte der Einfuhren um Bedeutendes jene der Ausfuhren; doch war die Progression in den Ausfuhrswerten eine raschere als in den Einfuhrswerten, indem sich das gegenseitige Verhältnis von 1863—1872 von 1 : 51 auf 1 : 4 reducirte. Sowohl Einfuhren als Ausfuhren hatten durchaus andere chinesische Häfen zum Herkunfts-, beziehungsweise Bestimmungsorte; erst im Jahre 1872 finden wir einen unbedeutenden Posten im Gesammtwerte von 4378 £, aus grauen Shirtings und T-Tuchen bestehend, als directe Einfuhr aus dem Auslande verzeichnet.

In der Periode von 1878—1884 erreichte die Handelsbewegung von Chingkiang folgende Werte, welche — in Vergleich mit den Gesammthandelswerten der Yangtsehäfen gebracht — die Bedeutung Chingkiangs in das entsprechende Licht setzen:

Gesammthandelswerte

| Jahr | für Chingkiang H. T. | für alle Yangtsehäfen H. T. |
|---|---|---|
| 1878 | 14,857.312 | 60,362.000 |
| 1879 | 13,674.598 | 64,997.000 |
| 1880 | 14,297.319 | 74,250.000 |
| 1881 | 15,823.389 | 75,454.000 |
| 1882 | 14,738.070 | 66,836.000 |
| 1883 | 12,358.460 | 63,762.000 |
| 1884 | 12,048.931 | 61,130.000 |

Die Summe von 12,048.931 H. T. im Jahre 1884 entsprach dem Werte von 3,707.538 £, und wir sehen, dass Chingkiang etwa den fünften Theil des Yangtsehandels bewältigt. Es zeigt aber diese Summe eine Abnahme gegen 1872 und auch eine solche gegen 1880, für welches Jahr die Werte der Netto-Einfuhren mit 4,110.479 £, jene der Ausfuhren mit 548.813 £ angegeben werden.

In der Gegenwart endlich finden wir folgende, eine weitere Abnahme zeigende Werte:

Einfuhren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1885 | Fremde .............. | 2,094.390 £ | |
| | Chinesische ........... | 763.956 „ | |
| | Im ganzen....................... | | 2,858.346 £ |
| 1886 | Fremde ............... | 1,761.365 £ | |
| | Chinesische ............ | 752.289 „ | |
| | Im ganzen....................... | | 2,513.654 £ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1887 | Fremde ............... | 2,043.992 £ | |
| | Chinesische ........... | 804.933 „ | |
| | Im ganzen ...................... | | 2,848.925 £ |
| 1888 | Fremde ............... | 1,851.099 £ | |
| | Chinesische ............ | 1,000.546 „ | |
| | Im ganzen...................... | | 2,851.595 £ |

Die Artikel der Einfuhren sind dieselben, wie wir sie bei der Besprechung der Einfuhren anderer chinesischen Häfen begegnet haben. Es verlohnt sich kaum der Mühe, die Einzelsummen, welche auf die verschiedenen jährlichen Einfuhrswerte in den Hauptartikeln: Baumwollwaren, Wollwaren, Metallwaren, entfallen, aus den weitläufigen Detailaufstellungen zusammenzurechnen, umsomehr, als die Einfuhren Chingkiangs nach wie vor nicht direct von den Erzeugungsländern, sondern aus den Vertragshäfen und aus Hongkong, also gewissermaßen aus zweiter Hand kommen.

Es wird also hier mehr von Interesse sein, einen Überblick über die Richtung des Warenzuges der Einfuhren zu geben. Dies möge durch folgende Zahlen geschehen.

Von den fremden Einfuhren des Jahres 1888 kamen:

| | | |
|---|---|---|
| Aus Hongkong für den Wert von .... | 5.514 £ | |
| „ chinesischen Häfen f. d. Wert von | 1,849.419 „ | |
| Bruttowert der Einfuhren ......... | 1,854.933 £ | |

Wiederausgeführt wurden fremde Waren:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Hankow für den Wert von .. | 445 £ | |
| „ Kinkiang „ „ „ „ .. | 11 „ | |
| „ Wuhu „ „ „ „ .. | 561 „ | |
| „ Shanghai „ „ „ „ .. | 2.817 „ | |
| | 3.834 £ | |
| Bruttowert ..................... | 1,854.933 £ | |
| Entgegen Nettowert d. Einfuhren... | 1,851.099 £ | (w. o.) |

Bei den heimischen Einfuhren sehen wir Folgendes:

| | | |
|---|---|---|
| Einfuhren von Hankow ............. | 624.659 £ | |
| „ „ Kiukiang ............ | 76.526 „ | |
| „ „ Wuhu............... | 3.116 „ | |
| „ „ Shanghai ............ | 295.702 „ | |
| „ „ Foochow............ | 9.091 „ | |
| Im ganzen ..................... | 1,009.091 £ | |
| Wiederausfuhr nach Tientsin ........ | 19 £ | |
| „ „ Hankow......... | 275 „ | |
| „ „ Kiukiang........ | 39 „ | |
| „ „ Wuhu .......... | 944 „ | |
| „ „ Shanghai........ | 5.766 „ | |
| „ „ Canton ......... | 1.454 „ | |
| „ „ Hongkong ....... | 48 „ | |
| | 8.545 £ | |
| Bruttowert ..................... | 1,009.091 £ | |
| Entgegen Nettowert............. | 1,000.546 £ | (w. o.) |

Ein einziger Einfuhrsartikel erscheint uns hier genügend interessant, um uns mit Details aufzuhalten, und dieser ist das Opium. Chingkiang hat einen weit sich erstreckenden Bereich mit Opium zu versehen, und der Vergleich der Werte des eingeführten Opiums mit den obigen Werten der fremden Einfuhren zeigt, von welch vorwiegender Wichtigkeit dieser Einfuhrsartikel für den Handel von Chingkiang ist. Es wurde an Opium importirt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1885 | für | 910.343 | £ |
| „ | „ | 1886 | „ | 687.211 | „ |
| „ | „ | 1887 | „ | 664.305 | „ |
| „ | „ | 1888 | „ | 478.749 | „ |

Die bedeutende Abnahme von 1887 auf 1888 beruht nicht allein auf den von uns schon mehrfach angedeuteten ausgleichenden Veränderungen, welche mit den Likin-Abgaben vorgenommen wurden, wodurch Shanghai in die Lage kam, einen Theil des Bereiches mit Opium versehen zu können, der früher in dieser Hinsicht den Importeuren Chingkiangs tributär war, sondern diese Abnahme hat auch ihre Ursache in der großen wirtschaftlichen Calamität, welche aus den verheerenden Ueberschwemmungen des Hoangho im Jahre 1887 entsprang, durch welche viel Armut und Elend entstand und die allgemeine Kauf- und Consumtionskraft sehr geschwächt wurde. Von den einzelnen Sorten fremden Opiums verdrängt in Chingkiang die Malva-Sorte beinahe gänzlich alle übrigen. Es kamen nämlich zur Einfuhr:

| Im Jahre | Malva | Patna | Benares | Pers. | Chines. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Kisten | | | |
| 1879 | 8144 | 875 | 1337 | 721 | 17 |
| 1882 | 8352 | 579 | 1089 | 237 | 229 |
| 1884 | 9752 | 745 | 472 | 17 | 38 |
| 1885 | 8303 | 355 | 363 | 5 | 7 |
| 1886 | 5993 | 320 | 369 | 80 | — |
| 1887 | 6447 | 77 | 34 | 26 | — |

Ausfuhren.

Die Ausfuhren, der Natur der Sache nach im Werte weit hinter jenem der Einfuhren zurückbleibend, zeigen Folgendes:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1885 | Gesammtwert | 364.771 | £ |
| „ | „ | 1886 | „ | 432.271 | „ |
| „ | „ | 1887 | „ | 390.540 | „ |
| „ | „ | 1888 | „ | 350.808 | „ |

Die landwirtschaftlichen Producte der fruchtbaren Umgebung von Chingkiang bilden die wichtigsten Posten der Ausfuhren, welche von Chingkiang aus stattfinden. Zu diesen gesellt sich in ansehnlicher Wertmenge das hausindustrielle Product: Seide und Seidengewebe, sowie Strohgeflechte. Nehmen wir das Jahr 1887, um aus den Daten desselben eine Übersicht über die gegenseitigen Wertverhältnisse der Ausfuhrsartikel Chingkiangs zu gewinnen, so finden wir:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Reis | 72,618.017 Pfd. | im | Werte | von | 171.560 | £ |
| Hülsenfrüchte | 27,438.093 „ | „ | „ | „ | 32.411 | „ |
| Getrocknete Lilien | 7,393.017 „ | „ | „ | „ | 56.140 | „ |
| Melonensamen | 2,979.707 „ | „ | „ | „ | 22.627 | „ |
| Weizen | 256.440 „ | „ | „ | „ | 11.540 | „ |
| Datteln | 1,489.130 „ | „ | „ | „ | 6.405 | „ |
| Häute | 395.729 „ | „ | „ | „ | 8.014 | „ |

u. s. w.

Seidengewebe im Werte von 39.343 £
Strohgeflechte „ „ „ 3.083 „

Auch rücksichtlich der Ausfuhren ist die Vertheilung der Werte vom Standpunkte des Warenzuges aus von Interesse; diese war im Jahre 1888:

Export nach:

| | | |
|---|---|---|
| Hongkong mit der Bestimmung für chinesische Häfen | 5.162 | £ |
| Port Arthur | 3.735 | „ |
| Tientsin | 18.863 | „ |
| Kinchow | 9.094 | „ |
| Hankow | 15.999 | „ |
| Kiukiang | 699 | „ |
| Wuhu | 2.528 | „ |
| Shanghai | 263.609 | „ |
| Ningpo | 210 | „ |
| Canton | 30.909 | „ |
| | 350.808 | £. |

Die Wichtigkeit Shanghais für Chingkiang, oder vielleicht besser gesagt: die Abhängigkeit Chingkiangs von Shanghai in commerzieller Beziehung, tritt aus diesen (und den früheren) Detailangaben auf das deutlichste hervor.

## 16. Chefoo.

*NAUTILUS: 16. bis 19. Juni 1885.*

*AURORA: 1. bis 12. October 1887.*

---

An einer der flachgestalteten, wenig tief in das Festland einschneidenden Buchten, welche die Nordküste der Halbinsel Shantung aufweist, liegt unter 37° 30′ nördl. Breite und 121° 27′ östl. Länge das Städtchen Yentai, dessen offener Rhede im Norden ein von West nach Ost sich erstreckendes Vorgebirge von einigen hundert Fuß mittlerer Höhe, etwa drei Meilen weit, vorliegt, und der Rhede etwas Schutz gegen Wind und See von Norden und Nordwesten her gewährt; nach Osten zu, etwa 5 Meilen von der Rhede entfernt, finden sich einige Eilande, Klippen und Riffe, welche nur in sehr geringem Maße als ein natürlicher Wellenbrecher für die, im übrigen nach dieser Richtung hin beinahe völlig offene Rhede angesehen werden können. Doch finden Schiffe, welche knapp im Norden des Städtchens Yentai ankern, auch von Osten her einigen Schutz durch eine, im Osten des Ortes nach Norden in die See ragende Landspitze.

Die relativen Vortheile, welche dieser Ankerplatz gegenüber den anderen, durchaus völlig offen liegenden Rhedeplätzen an der Nordseite der Halbinsel Shantung bot, hatte zur Folge, dass nach dem Pekinger Frieden, bei der Wahl der neu zu öffnenden Vertragshäfen, wenn auch erst zu allerletzt, Yentai in die Zahl dieser Häfen mit einbezogen wurde (vergl. S. 388); man wollte zwischen Shanghai und Tientsin eine Echelle haben, die zugleich den Außenhandel für die Provinz Shantung vermitteln sollte; und da die größte Seestadt Shantungs, Teng-Chan, nur eine völlig ungeschützte Rhede besitzt, entschied man sich für die Wahl von Yentai. Sonderbarerweise und wohl nur infolge der damals ungenügenden Kenntnis der Topographie von Shantung seitens der Europäer, wurde aber nicht der eben erwähnte, der Stadt wirklich zukommende Name, sondern der Name einer kleinen, unbedeutenden, zwar in der Nähe von Yentai liegenden, aber außer jeder Beziehung zu dem Hafen oder der Rhede stehenden Ortschaft, nämlich der Name Chefoo oder Chifoo, in die Vertragsinstrumente aufgenommen; und dieser Name ist es seit nun einem halben Jahrhunderte, mit welchem die gesammte nichtchinesische Welt die Stadt Yentai beinahe allgemein bezeichnet. Mit diesem, auf alle Karten und

in alle Handbücher übergegangenen Namen — es wird wohl oft die Stadt als »Chefoo oder Yentai« bezeichnet — wollen nun auch wir die Stadt und den Vertragshafen benennen, mit welchem wir une eben zu beschäftigen haben.

Von allen chinesischen Vertragshäfen, die der Zahl nach weitaus zum größten Theile Flusshäfen sind, ist Chefoo der einzige, welcher direct an der offenen See liegt. Das Anlaufen dieses Hafens bietet, wie Fregattenkapitän v. Spetzler in seinem diesfälligen Berichte bemerkt, keine Schwierigkeiten, trotzdem dass der in die englischen Admiralitätskarten übergegangene Plan dieses Hafens (Admiralitätskarte Nr. 1260) in ungewöhnlich kleinem Maßstabe gehalten ist. Fregattenkapitän v. Spetzler bemerkt, dass die auf der Karte angegebenen Landmarken als deutlich wahrnehmbar, die Küstenbilder als richtig bezeichnet werden dürfen, und dass die Orientirung für das Anlaufen vollkommen gesichert ist, wenn man als Peilungspunkte jene Kuppen und Höhen bezeichnet, welche auf dem früher genannten Blatte der Admiralitätskarten mit dem Dreieckezeichen markirt sind, welches auf unseren Karten für Triangulirungspunkte eingeführt ist. Außerdem empfehlen sich der Leuchtthurm auf Kung-Kung-Tan, sowie die Signalstation auf *Tower Point* als vorzügliche Landmarken. Fregattenkapitän v. Spetzler berichtete fernere, dass auf jener Klippe, welche etwa $^1/_2$ Kabel westlich vom Ufer bei *Tower Point* liegt, ein eiserner Pricken mit durchbrochener Kugel errichtet worden ist. NAUTILUS lag 0.8 Kabel im NW dieses Prickens, in 22 Fuß Wassertiefe, auf gutem Ankergrunde.

Bezüglich der Communication mit dem Lande, erwähnt der genannte Schiffscommandant, dass zwei Anlegedämme benützt werden können; der eine befindet sich am östlichen Ende der Stadt, ist von geringer Ausdehnung, und in seiner Nähe findet man Kohlendepots; der zweite, ein breiter gemanerter Damm, wird der *Custom pier* genannt, und hat 70 *m* Länge. Am Kopfe dieses Dammes ist eine Anlegetreppe hergestellt, doch ist, bei Tiefwasser, das Anlegen an diese Treppe mit Booten von 3′ oder noch größerem Tiefgange nicht durchführbar. Nahe an dem Kopfe dieses Dammes steht das Zollhaus, zugleich Lagerhaus; an dem landwärtigen Dammende ein weiteres, dem Zollamte gehöriges Gebäude, das englische Postamt und das Hafenamt.

Im Westen von dem *Custom pier* erstreckt sich der Dschunkenhafen; bis auf 1 Kabel vom Ufer hat dieser Dschunkenhafen nur sehr geringe Wassertiefen, und in der That sieht man bei Tiefwasser alle dort verankerten chinesischen Küstenfahrer völlig im Trockenen sitzen.

Die Fläche des Hafens oder eigentlich der Rhede, welche für Hochseeschiffe als Ankerplatz benutzbar ist, erstreckt sich über 4 englische Quadratmeilen, mit Wassertiefen von 5—7 Faden; nimmt man die Tiefenbegrenzung bis zu 4 Faden an, so erweitert sich die gedachte Fläche auf 9 Quadratmeilen. Aber noch etwa 300 *m* weit vom *Tower head*, welcher Punkt W $^1/_2$ S $5^1/_2$ Meilen vom Kung-Kung-Leuchtthurme liegt, findet man 20 Fuß Wassertiefe. Die Verhältnisse des Ankerplatzes wären also recht günstige, wenn derselbe nicht nach Osten und Nordosten des genügenden Schutzes gegen die wuchtig hereinbrechende See entbehren würde. Doch ist der Ankergrund ein verlässlicher; die *China Sea Directory* bemerkt (pag. 574), dass während des letzten französisch-chinesischen Krieges eine französische Schiffsdivision während des ganzen Winters den Ankerplatz zwischen Kung-Kung-Tan und *Tower point* behauptete, ohne dass ein einziges Schiff triftig geworden wäre. Das eben erwähnte nautische Handbuch gibt genaue Positionsbestimmungen der für

kleinere und größere Kriegsschiffe in den verschiedenen Jahreszeiten erprobten Ankerplätze.

Die nautischen Verhältnisse des Ankerplatzes von Chefoo sind von Seite der Engländer mit großer Sorgfalt erforscht, und in Vergleich mit jenen anderer benachbarten Ankerplätze gebracht worden. Die Erfahrungen aller bisherigen kriegerischen Operationen gegen China haben gelehrt, dass man zu einer Entscheidung nicht gelangt, bevor man in der Lage ist, im Norden kräftig aufzutreten, und die entscheidenden Factoren in der Reichshauptstadt dadurch einigermaßen zu beunruhigen. Die ungünstigen nautischen Verhältnisse der Peiho-Mündung, welche den Zugang zu Tientsin so wesentlich erschweren, machen es deshalb umso nothwendiger, wenigstens in der Straße von Pechili einen Punkt ins Auge zu fassen, den eine Flotte als Operationsbasis von einigermaßen nautischer Sicherheit benützen und behaupten könnte. Als solche bieten sich dar: Chefoo auf der Halbinsel Shantung, und die Bucht von Ta-Lien-Whan, an der südöstlichen Spitze der gegenüberliegenden, die Straße von Pechili nach Norden begrenzenden Halbinsel. Auf die letztgenannte Bucht hatte die englische Flotte, speciell Admiral Hope, die Aufmerksamkeit zu richten begonnen, als nach der blutigen Zurückweisung der englischen Seestreitkräfte von den Taku-Forts, an der Mündung des Peiho (18. bis 26. Juni 1859[1])), man es bitter zu empfinden bekam, dass die Operationsbasis der

---

[1]) Admiral Hope kam am 18. Juni 1859 mit folgenden Schiffen vor der Peiho-Barre an:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Chesepeake* | 51 | Geschütze, Flaggenschiff, Kapitän | G. O. Willes |
| *Highflyer* .. | 21 | „ Kapitän | Shadwell. |
| *Magicienne* | 16 | „ „ | Vansittart. |
| *Cruiser*.... | 17 | „ Commander | Bythesea. |
| *Fury* ..... | 6 | „ „ | Commerell. |
| *Cormorant* | 6 | „ „ | Wodehouse. |
| *Nimrod* .. | 6 | „ Acting-Commander | Wynniat. |
| *Lee*....... | 4 | „ Lieutenant | Jones. |
| *Opossum* .. | 4 | „ „ | Balfour. |
| *Haughty* .. | 4 | „ „ | Broad. |
| *Forester* .. | 4 | „ „ | Innes. |
| *Banterer* .. | 4 | „ „ | Jenkins. |
| *Starling*. . | 4 | „ „ | Whitehead. |
| *Plover* .... | 4 | „ „ | Rason. |
| *Janus* .... | 4 | „ „ | Knevit. |
| *Kestrel* ... | 4 | „ „ | Bevan. |

Jedes der Kanonenboote hatte unter seinen vier Geschützen zwei Haubitzen; eine Raketenbatterie war auf den Kanonenbooten vertheilt. Außerdem gab man, da nur die kleinen Fahrzeuge die äußere Barre passiren und in directe Action gegen die Taku-Forts gebracht werden konnten, jedem Kanonenboote einen 30-Pfünder sammt Bemannung vom Flaggenschiffe mit. Der Angriff misslang vollständig; es war das erstemal, dass die Chinesen ernstlich Widerstand leisteten. Natürliche, und zahlreiche gut wirksame künstliche Annäherungshindernisse verwehrten es den Kanonenbooten, die genügende Nahdistanz für ihre Artillerie zu erreichen, und die außerordentlich schwierigen Landungen misslangen mit bedeutenden Verlusten. Die Engländer verloren 80 Todte, worunter den ausgezeichneten Kapitän Vansittart, welcher mehrere Landungsversuche commandirt hatte, und 350 Verwundete, von denen viele während der ersten Tage nach ihrer Verwundung starben. — C. D. Yonghe macht über die Zurückweisung des Angriffes der Taku-Forts, angesichts der Thatsache, dass die Engländer hier, wie früher überall, nur sehr matten Widerstand glaubten erwarten zu müssen, die treffende Bemerkung: „*It was soon discovered that if, in the course of the last few years, we had taught the Chinese many things, we had, among others, taught them to fight.*“

ganzen Expedition, Hongkong, soweit ab vom Operationsfelde gelegen war. Im folgenden Jahre wurden die Operationen der vereinigten englisch-französischen Flottenabtheilungen von der Bucht von Ta-Lieu-Whan aus unternommen, wo die Vereinigung der von Hongkong aus in Bewegung gesetzten Streitkräfte stattfand. Obwohl nun die nautischen Verhältnisse der Bucht von Ta-Lien-Whan hauptsächlich deshalb die besseren sind, weil dieser Ankerplatz bei den im Winter vorherrschenden nördlichen und nordwestlichen Stürmen ausreichenderen Schutz gewährt, wird doch in dem oben angedeuteten militärischen Sinne Chefoo mancherlei Vortheil vor Ta-Lien-Whau zugesprochen.

*Commander* Goodenough stellte diesfällig den folgenden Vergleich auf: *„On the whole Chefoo is preferable as a station to Ta-Lien-Whan bay. In the winter, owing to the prevalence of northerly winds, which throw a considerable swell into Chefoo, and render operations on the beach somewhat difficult, the anchorage at Ta-Lien-Whan is preferable for a very large fleet; there is, however, abundant shelter at Chefoo for 50 sail, and the Kung-Kung islands afford convenient sites for storehouses etc. The holding ground in both bays is excellent. Neither afford much fresh water, but in this respect Ta-Lien-Whan is superior. All fresh provisions can be obtained at Chefoo, and its climate is superior to that of Ta-Lien-Whan.“*

Die Wichtigkeit einer militärischen Seeposition in der Straße von Pechili ist in neuerer Zeit auch von den Chinesen erkannt worden; sie schaffen sich jetzt in Port Athur, in der Nähe von Ta-Lien-Whan, einen Kriegshafen; aber Chefoo ist, wie Fregattenkapitän v. Spetzler ausdrücklich meldet, gänzlich unbefestigt und unvertheidigt. Das kleine chinesische Fort auf *Town hill*, welches in der *China Sea Directory* Erwähnung findet, mag wohl gänzlich ohne Bedeutung sein.

Von wesentlicher Bedeutung, vom Standpunkte der Wahl Chefoos zum Flottenlager aus, ist unbestreitbar das — auch von Commander Goodenough erwähnte, sehr günstige Klima dieses Ortes. Chefoo gilt unbestritten als der für Europäer gesündeste Aufenthaltsort an der ganzen chinesischen Küste. Eine im allgemeinen trockene Atmosphäre, ein durchaus ziemlich strenger Winter, im Sommer frische Seeluft und die Gelegenheit zu Seebädern, vereinigen sich hier. Die Sommerhitze erstreckt sich nicht über einen längeren als einen zweimonatlichen Zeitraum, und während sie wohl Maxima von 30° bis 32° C. erreicht, wird sie doch von sehr angenehmen, abkühlenden Seebrisen gemildert. Im Januar und Februar ist es recht kalt, und ausgiebige Schneefälle finden statt; im April herrscht nasses Wetter vor, welchem im Mai das herrlichste Frühlingsleben folgt; im Juni wird es, bei ziemlich reichen Niederschlägen, warm, und die beiden folgenden Monate sind die heiße Zeit des Jahres. Den häufigen Sommergewittern folgt ein schöner, trockener Herbst, und Mitte November setzt schon Kälte ein. Die gewöhnliche Minimaltemperatur des Winters wird mit — 6° angegeben, und in dem besonders kalten Winter des Jahres 1887/88 notirte man ein Minimum von — 12° C. Im Laufe dieses Winters wurde das zu Chefoo stationirte englische Kriegsschiff SHELDRAKE im Hafen derart von Eismassen eingeschlossen, dass die Verbindung mit dem Lande unterbrochen war; Eisschollen von 4—5′ Dicke trieben vom Norden her in den Hafen, und der englische Dampfer TAKU wurde nördlich von Kung-Kung, in Sicht des Hafens von Chefoo, vom Treibeise förmlich besetzt, und erlitt Havarien, welche eine Dockung nothwendig machten. Solche Details

werden umso bemerkenswerter, wenn man sich gegenwärtig hält, dass Chefoo unter einem südlicheren Breitenparallel liegt, als z. B. Palermo.

Die günstigen und namentlich erfrischenden und stärkenden Eigenschaften des Klimas von Chefoo haben diesen Ort zu einer Art von allgemeinem Sanatorium für alle in China lebenden Europäer gemacht — wobei wir nicht nur an die dort ansässigen Kaufleute mit ihren zahlreichen Agenten u. s. w., sondern auch an die sehr zahlreichen christlichen Missionäre denken müssen, die über ganz China zerstreut, oft gerade in den unwirtlichsten und klimatisch ungünstigsten Partien des Landes ihre segensreiche Thätigkeit entfalten, und von deren Mitgliedern stets eine namhafte Zahl in Chefoo die verlorene oder doch ernstlich gefährdete Gesundheit wieder herzustellen trachten. Mehrere sehr comfortable eingerichtete Hotels in der Fremdenniederlassung von Chefoo, bieten den stets zahlreichen curhedürftigen Besuchern Unterkunft und Verpflegung. Das Fremdenviertel selbst ist sehr hübsch angelegt, aber nicht streng von der regellos gebauten chinesischen Stadt geschieden. Die letztere bietet für den Besucher keinerlei Interesse; die „*Chronicle and Directory*“ hat für die Chinesenstadt Chefoos nur die wenigen Worte aufgewendet: „*The Chinese town is squalid and uninteresting.*“

Die wichtigste Begebenheit von allgemeinem Interesse, welche sich seit der Eröffnung von Chefoo für den fremden Handel an diesem Orte abspielte, war der Abschluss jener Convention, welche in Chefoo am 13. September 1876 von dem damaligen englischen Gesandten zu Peking, Sir Thomas Wade, und dem chinesischen Bevollmächtigten, Li-Hung-Chang, Vicekönig von Pechili, unterzeichnet wurde. Diese Convention, allgemein unter dem Namen der Convention von Chefoo bekannt, schlichtete in endgiltiger Weise die sogenannte „Yünnan-Angelegenheit“ (*Yünnan case*), indem als Sühne für die im Yünnan stattgehabte Ermordung eines englischen Regierungsagenten, Mr. A. R. Margary, nun von der chinesischen Regierung mancherlei Zugeständnisse gemacht wurden. Es waren Jahre über die Verhandlungen hinweggegangen, welche endlich zum Abschluss der „Chefoo-Convention“ führten; es dauerte ein Jahrzehnt, bis dass die Ratificationen der Convention von Chefoo endlich (am 6. Mai 1886) in London ausgetauscht werden konnten. Die Convention, auf welche wir schon in früheren Capiteln manchmal hinzuweisen Gelegenheit hatten, stipulirte, dass die fremden — nicht allein englischen — „Concessionen“ in den Vertragshäfen von China, als jener Bereich anzusehen sein sollten, auf welchen das Recht der chinesischen Behörden, *Likin*-Abgaben zu erheben, sich nicht erstrecken sollte; des weiteren wurde die Eröffnung der Häfen von Ichang, Wuhu, Wenchow und Pei-hai (Pakhoi) und die Einsetzung eines englischen Regierungsagenten in Chung-king in der Provinz Szechuen zugestanden; endlich benannte die Convention von Chefoo noch die Yangtsekiang-Häfen Tatung, Ngan-Ching, Hu-Kou, Wu-Suëh, Luchikou und Sha-shih als solche, wo fremde Dampfer Güter und Passagiere absetzen oder aufnehmen dürfen, wenn auch nur, ohne mit den eigenen Booten in Verkehr mit dem Lande treten zu dürfen, und ohne dass die Ansiedlung Fremder in diesen Häfen zugleich jetzt schon gestattet worden wäre. —

Chefoo ist als Handelsstadt der Vermittler der Provinz Shantung mit der Außenwelt. Eine besondere, specielle Charakteristik kommt diesem Handelsplatze nicht zu. Die Schiffahrtsbewegung, welche den Außenhandel von Chefoo vermittelt, ist aus folgenden Daten zu entnehmen.

Der Gesammtverkehr an ein- und ausgelaufenen Schiffen betrug im Decennium 1863—1872, ziemlich stetig steigend, als Minimum im Jahre 1863 674 Schiffe mit 208.594 *t* Ges.-Geh.; die größte Anzahl Schiffe, 1203, zeigt das Jahr 1869. Doch haben diese 1203 Schiffe nur 466.537 *t* Ges.-Geh., während auf die 1171 Schiffe des Jahres 1872 ein solcher von 496.689 *t* entfällt. Auf die Segelschiffahrt entfielen zu Beginn dieses Decenniums etwa zwei Drittel der Gesammtschiffahrt; zu Ende des Decenniums bildeten die Segler etwa die Hälfte der Zahl der Schiffe, doch kam ihnen nur ein Drittheil des Gesammtgehaltes zu. England nahm die erste, Amerika die zweite, Deutschland die dritte Stelle unter den fremden Flaggen ein.

Gegenwärtig sehen wir Folgendes:

Eingelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 896 | Schiffe | mit | 697.290 *t* | Ges.-Geh. |
| „ „ | 1885 | 816 | „ | „ | 630.768 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 125 | Segler | „ | 49.558 „ | „ |
| „ „ | 1886 | 992 | Schiffe | „ | 755.643 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 91 | Segler | „ | 37.223 „ | „ |
| „ „ | 1887 | 1040 | Schiffe | „ | 827.478 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 86 | Segler | „ | 38.439 „ | „ |
| „ „ | 1888 | 1031 | Schiffe | „ | 821.444 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 58 | Segler | „ | 23.439 „ | „ |

Ausgelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 902 | Schiffe | mit | 699.466 *t* | Ges.-Geh. |
| „ „ | 1885 | 817 | „ | „ | 631.057 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 125 | Segler | „ | 49.385 „ | „ |
| „ „ | 1886 | 989 | Schiffe | „ | 735.026 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 92 | Segler | „ | 37.583 „ | „ |
| „ „ | 1887 | 1041 | Schiffe | „ | 828.597 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 84 | Segler | „ | 37.731 „ | „ |
| „ „ | 1888 | 1035 | Schiffe | „ | 824.103 *t* | Ges.-Geh., worunter |
| | | 60 | Segler | „ | 24.147 „ | „ |

Hier kommt, wie in den anderen Häfen, der englischen Flagge die erste Stelle zu; hierauf folgt die chinesische, dann die deutsche Flagge. Von den eingelaufenen Schiffen im Jahre 1888 waren:

542 Schiffe mit 470.127 *t* englischer Flagge, worunter
29 Segler mit 11.194 *t*;
322 Schiffe mit 253.939 *t* chinesischer Flagge, und zwar ausschließlich Dampfer;
121 Schiffe mit 71.652 *t* deutscher Flagge, worunter
27 Segler mit 10.954 *t*.

Der Antheil der heimischen, chinesischen Flagge müsste sich noch bedeutend erhöhen, wenn — was in dem vorliegenden (dem Berichte des Consuls Henry B. Bristow vom 22. Juni 1889 entnommenen) Ausweise offenbar nicht der Fall ist — auch die chinesische Dschunkenschiffahrt einbezogen würde.

Der bedeutende Antheil der deutschen Flagge, welcher auch hier den indirecten Beweis für die Richtigkeit der an früherer Stelle entwickelten Ansichten über die guten Chancen des Rhedereigeschäftes im chinesischen

Handelsbereiche herstellt, ist ein rapid steigender; folgende Zahlen zeigen, wieviele deutsche Dampfer allein, im letztverflossenen Jahrzehnt allein, Chefoo angelaufen haben:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1879 | 10 | Dampfer |
| „ | „ | 1880 | 36 | „ |
| „ | „ | 1881 | 28 | „ |
| „ | „ | 1882 | 82 | „ |
| „ | „ | 1883 | 58 | „ |
| „ | „ | 1884 | 108 | „ |
| „ | „ | 1885 | 166 | „ |
| „ | „ | 1886 | 242 | „ |
| „ | „ | 1887 | 172 | „ |
| „ | „ | 1888 | 188 | „ |

Die im Vertragshafen von Chefoo in Umsatz gebrachten Handelswerte werden durch die folgenden Zahlenangaben gekennzeichnet:

Von 1863—1872, Gesammtwerte der Einfuhren, Ausfuhren und Wiederausfuhren, in Millionen £: 1863 1.2, 1864 1.9, 1865 2.3, 1866 2.9, 1867 2.2, 1868 3.1, 1869 2.8, 1870 2.8, 1871 3.0, 1872 3.2; die jährlichen Einfuhren betrugen in diesem Zeitraume im Durchschnitte die doppelten Werte der gleichzeitigen Ausfuhren.

In der Neuzeit finden wir Folgendes:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | Gesammthandelswert | 2,796.458 £ |
| „ | „ | 1885 | „ | 2,805.789 „ |
| „ | „ | 1886 | „ | 2,960.754 „ |
| „ | „ | 1887 | „ | 3,108.394 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | 2,832.255 „ |

Diese Werte des gesammten Handelsumsatzes decomponiren sich in den letztangeführten drei Jahren wie folgt:

| | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|
| Fremde Einfuhren | 1,183.346 £ | 1,145.749 £ | 1,077.281 £ |
| Chinesische „ | 564.483 „ | 615.248 „ | 533.636 „ |
| Ausfuhren …… | 1,212.925 „ | 1,347.427 „ | 1,221.338 „ |

Wir sehen also neben einer ziemlichen Stetigkeit in den Gesammtwerten, ein gegen frühere Zeiten gebessertes Verhältnis zwischen den Einfuhrs- und Ausfuhrswerten vorwalten.

Auf die einzelnen Handelsartikel übergehend, welche hier dieselben sind, die wir schon bei allen anderen chinesischen Vertragshäfen zu besprechen bemüssigt waren, finden wir Folgendes:

Die Einfuhren an Opium betrugen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1881 | 1758 | Pikuls |
| „ | „ | 1882 | 1222 | „ |
| „ | „ | 1883 | 880 | „ |
| „ | „ | 1884 | 845 | „ |
| „ | „ | 1885 | 721 | „ |
| „ | „ | 1886 | 700 | „ |
| „ | „ | 1887 | 608 | „ |
| „ | „ | 1888 | 318 | „ |

Nehen der Malva-Sorte kommt hier dem Benares-Opinm der größte Antheil zn; der Consum einheimischen Opinms macht anch in Shantnng Fortschritte, und drückt den Opiumhandel von Chefoo.

Unter den, meist englischen Baumwollwaren, welche auch hier die Hauptposten in den Einfuhrswerten einnehmen, ist am bemerkenswertesten die stetige Zunahme der Einfuhr an Baumwollgarnen, welche dann im Lande selbst zu Geweben verarbeitet werden. Von diesem Artikel wnrde in Chefoo eingeführt:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1882 | 1,505.066 | Pfd. | | | | | | |
| „ „ 1883 | 2,120.032 | „ | | | | | | |
| „ „ 1884 | 2,625.710 | „ | im | Werte | von | 122.845 | £ |
| „ „ 1885 | 5,317.887 | „ | „ | „ | „ | 198.164 | „ |
| „ „ 1886 | 7,563.407 | „ | „ | „ | „ | 275.420 | „ |
| „ „ 1887 | 9,009.416 | „ | „ | „ | „ | 304.969 | „ |
| „ „ 1888 | 8,123.352 | „ | „ | „ | „ | 286.322 | „ |

Ein großer Theil des eingeführten Baumwollgarnes kommt aus Bombay.

Die übrigen fremden Haupteinfnhrsgegenstände: Baumwoll- nnd Wollwaren, Metallwaren, Zündwaren, Petroleum, zeigen zn den Gesammteinfuhrswerten ziemlich dasselbe Wertverhältnis, wie in den übrigen Vertragshäfen.

Von den chinesischen Einfuhrswaren kommt die überwiegend erste Stelle dem Zncker zu. Es wnrde eingeführt:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Im Jahre 1884:** | | | | | | | |
| Branner Zucker | 11.591 *t* | im | Werte | von | 154.894 | £ |
| Candis- „ | 561 „ | „ | „ | „ | 16.600 | „ |
| Weißer „ | 5.265 „ | „ | „ | „ | 108.473 | „ |
| **Im Jahre 1885:** | | | | | | | |
| Brauner Zucker | 8.400 *t* | im | Werte | von | 103.281 | £ |
| Candis- „ | 282 „ | „ | „ | „ | 7.719 | „ |
| Weißer „ | 3.680 „ | „ | „ | „ | 75.320 | „ |
| **Im Jahre 1886:** | | | | | | | |
| Brauner Zucker | 8.572 *t* | im | Werte | von | 123.542 | £ |
| Candis- „ | 656 „ | „ | „ | „ | 18.612 | „ |
| Weißer „ | 3.192 „ | „ | „ | „ | 68.553 | „ |
| **Im Jahre 1887:** | | | | | | | |
| Branner Zucker | 12.813 *t* | im | Werte | von | 146.521 | £ |
| Candis- „ | 882 „ | „ | „ | „ | 24.689 | „ |
| Weißer „ | 5.017 „ | „ | „ | „ | 91.094 | „ |
| **Im Jahre 1888:** | | | | | | | |
| Brauner Zucker | 9.700 *t* | im | Werte | von | 130.500 | £ |
| Candis- „ | 459 „ | „ | „ | „ | 12.725 | „ |
| Weißer „ | 2.745 „ | „ | „ | „ | 56.143 | „ |

Unter den Gegenständen der Ausfuhren nehmen dem Werte nach Strohgeflechte die erste Stelle ein. Wir finden folgende Wertangahen:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 2.114 *t* | im | Werte | von | 280.273 | £ |
| „ „ 1885 | 1.951 „ | „ | „ | „ | 261.117 | „ |
| „ „ 1886 | 2.670 „ | „ | „ | „ | 340.398 | „ |
| „ „ 1887 | 3.910 „ | „ | „ | „ | 522.902 | „ |
| „ „ 1888 | 2.717 „ | „ | „ | „ | 335.710 | „ |

Diesem Massenartikel kommt dem Werte nach zunächst die Ausfuhr an Rohseide aller Art und Seiden-Cocons, worüber uns die folgenden Angaben vorliegen:

Werte der Seidenausfuhren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1885 | 258.216 £ |
| „ | „ | 1886 | 374.083 „ |
| „ | „ | 1887 | 327.018 „ |
| „ | „ | 1888 | 330.412 „ |

Der in den nördlichen Häfen überall vorkommende wichtige Handelsartikel, nämlich die zu Düngungszwecken in Verwendung tretenden Bohnenkuchen oder Ölkuchen — *bean-cakes* — nimmt auch unter den Ausfuhrsartikeln von Chefoo eine hervorragende Stelle ein. Es kamen zum Export:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 74.202 *t* | im | Werte | von | 275.192 £ |
| „ | „ | 1885 | 75.281 „ | „ | „ | „ | 243.887 „ |
| „ | „ | 1886 | 67.098 „ | „ | „ | „ | 237.052 „ |
| „ | „ | 1887 | 73.200 „ | „ | „ | „ | 235.522 „ |
| „ | „ | 1888 | 77.350 „ | „ | „ | „ | 244.303 „ |

Außerdem bilden noch Hülsenfrüchte, Datteln, Mehlspeise (Vermicelli), Medicinalkräuter u. s. w. ziemlich ansehnliche Posten der jährlichen Exporte von Chefoo.

## c) Korea.

### 17. Allgemeines.

Die Halbinsel Korea — *Kaoli* der Chinesen, *Korai* der Japaner, von den Einheimischen Tschôsán, oder nach anderer Schreibweise Chan-hsien, d. h. die „Morgenstille“, genannt — wurde erst im letzten Decennium, infolge ihrer Erschließung für den europäischen Verkehr, unserem Interesse etwas näher gebracht. Diese Halbinsel grenzt nördlich an die Mandschurei und Russisch-Sibirien, östlich an das Japanische Meer, im Süden und Westen an die Korea-Straße und an die Gelbe See. Zwischen dem Japanischen und dem Gelben Meere gelegen, ist Korea gleichsam ein Keil, welcher zwischen China und Japan eingeschoben ist. Korea erstreckt sich vom 34. bis zum 43. Grad nördl. Br. Das Land ist fast durchgehends gebirgiger Natur und es erreichen die Gebirgszüge an der Ostseite bis an die Küste hin eine beträchtliche Höhe.

Die Ostküste verläuft in beinahe gerader Linie von SSO nach NNW; die Buchten, in welchen die Handelsplätze Fusan und Gensan liegen, sind die einzigen Einschnitte in dieser Küstenlinie, welche sichere Ankerplätze gewähren. Die westliche Küste ist reicher gegliedert; sie weist ziemlich zahlreiche Buchten und Baien auf; doch ist sie wegen der vielen der Küste vorliegenden Inseln und Riffe und wegen des nur sehr ungenügend ausgelotheten Fahrwassers der zwischenliegenden Canäle nur mit Vorsicht und gegenwärtig noch unter ansehnlichen Schwierigkeiten zu befahren.

Alle größeren Flüsse Koreas entspringen in den höher gelegenen östlichen Theilen der Halbinsel, durchfließen die sanfter gewellten und zum Theile ebenen westlichen Landschaften, und ergießen sich endlich in das Gelbe Meer; so der Yalu, welcher die Grenze gegen China bildet, der Tatung, Han und der Piengan. Nur der Tumen wendet sich nach NO gegen die russische Grenze und fällt in den Ocean.

Das Klima der Halbinsel kann im allgemeinen als ein günstiges und gesundes bezeichnet werden; jedenfalls ist es von dem excessiven Charakter der unter dem gleichen Breitegrade liegenden chinesischen Küstenstriche frei.

Die zahlreichen, gut bewässerten Thäler des Landes sind sehr fruchtbar. In denselben wird der Ackerbau in ziemlich ausgedehntem Maße, und, wie es scheint, in nicht unrationeller Weise betrieben. Vornehmlich werden gebaut:

Reis von guter Qualität, Weizen, Gerste, Mais, Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte; verschiedene Gemüse, wie Rüben, Kohl, Zwiebeln und Knoblauch; dann Hanf, Tabak u. s. w. Das Erträgnis des Landbaues soll zur Ernährung der Bevölkerung ausreichen; in günstigen Erntejahren kann sogar ein Überschuss an Feldfrüchten zur Ausfuhr gelangen; in Missjahren aber tritt infolge des Mangels an genügend ausgebreiteten und in praktikablem Zustande erhaltenen Communicationen leicht in dem einen oder andern Districte Hungersnoth ein. Die Umgegend von Fusan z. B. soll öfters an Hungersnoth mit allen ihren schrecklichen Folgen leiden; viele Menschen werden jedesmal durch eine solche Calamität hinweggerafft.

Die Berge und Hügel des, wie gesagt, im allgemeinen gebirgigen Landes tragen Nadelhölzer und die Laubhölzer des mittleren Asien; Eichen und Linden herrschen unter den letzteren vor; dichte Wälder bedecken ausgedehnte Strecken. Von einer auch noch so primitiven Forstwirtschaft ist aber keine Spur zu entdecken.

Die Fauna des Landes ist eine reiche; die dichten Wälder beherbergen viele reissende Thiere — Königstiger mit langhaarigem Felle, Leoparden, Panther, Bären, Luchse; zahlreiches Schwarz- und Rothwild, Otter, Wiesel, Eichhörnchen; dann Adler, Falken, Fasanen und Rebhühner; Kraniche und Störche kommen vor. Im Süden leben auch mehrere Arten von Affen. Die Küstengewässer sind ebenso wie die Flüsse sehr fischreich; in den Flüssen gibt es viel Alligatoren und Salamander.

Die von den Einwohnern mit ziemlichem Eifer betriebene Viehzucht ist in ihrem Umfange eine sehr beschränkte; sie umfasst eigentlich nur die kleinen, ponyartigen, chinesischen Pferde, welche als Reitthiere, dann Maulthiere und Rinder, die als Tragthiere und zu landwirtschaftlichen Zwecken, die letzteren auch als Schlachtvieh gehalten werden. In geringer Zahl kommen auch Ziegen vor; Schafe werden aus China eingeführt. Von Hausgeflügel findet man allerwärts Hühner, Enten und Gänse.

Die Nahrung des Volkes besteht der Hauptsache nach aus Reis und Fischen; doch wird vielfach auch Fleisch genossen. Wasser ist das gewöhnliche Getränk; von Spiritnosen ist es der Reisbrantwein oder *Samtschu* allein, welcher Eingang gefunden hat. Thee wird nur von den vornehmen Classen getrunken.

Der Theestrauch gedeiht im Lande ebenso wie der Maulbeerbaum; beide Pflanzen werden vielleicht einmal eine Quelle des Reichthums für Korea ebenso abgeben wie anderwärts; in der Gegenwart aber wird weder die eine noch die andere dieser Pflanzen gepflegt, sondern sie wachsen wild und werden kaum in irgendwie umfangreicherer Weise benützt.

Der hauptsächlichste natürliche Reichthum Koreas liegt aber, wie es scheint, nicht auf, sondern unter der Erde; es sprechen viele Anzeichen dafür, dass die Halbinsel überaus reich an Steinkohlen, Erzlagern und wertvollen Mineralien sein muss. Seit unvordenklichen Zeiten schon wird Eisen, Kupfer, Silber und Gold gewonnen. Es heißt zwar, dass das koreanische Gold nicht so rein wie das chinesische sein soll, im Gegensatze zu dem Silber, welches in bedeutendem Feingehalte gefördert wird; aber die Menge des Goldes, welches schon jetzt in Korea gewonnen wird, ist eine sehr ansehnliche. Die größte Ausbeute dieses weltbeherrschenden Metalles wird etwa 30 Meilen im Norden von Gensan, eine Tagreise weit landeinwärts von Port Lazareff auf einem Goldfelde gewonnen, welches eines der größten der Erde sein mag.

Dort sind über 3000 Koreaner damit beschäftigt, den goldhältigen, mehr oder minder frei zutage liegenden Sand zu waschen, welche Procedur in der denkbar primitivsten Weise vor sich geht. Jeder Arbeiter wäscht auf eigene Faust, an jeder ihm beliebigen Stelle; es wird weder an eine regelmäßige Vertheilung des Bodens gedacht, noch aus der Vertheilung der Parcellen irgend ein Gewinn für den Staat gezogen; dieser letztere begnügt sich mit der Forderung einer zehnprocentigen Abgabe[1]) von dem erzielten Gewinn. Der größte Theil des gewonnenen Goldes wird über Gensan nach Osaka, der Stätte der japanischen Münzanstalt, verschifft; ein Theil findet seinen Weg in das Innere des Landes, in die Landeshauptstadt.

Die Bevölkerung Koreas beträgt nach der letzten Zählung — wohl mehr Schätzung als Zählung — 10,519.000 Seelen[2]).

Über die Abstammung der Koreaner sind die Meinungen in Gelehrten-Kreisen noch keine feststehenden geworden. Die nächste Verwandtschaft zeigen die Koreaner wohl mit den Mandschuren und den in der hohen Tartarei ansässigen Völkerschaften; sicherlich aber haben sich die Koreaner im Laufe der Zeiten infolge der zahlreichen Invasionen durch Chinesen und Japaner mit diesen Völkern gemischt. Die Gesichtszüge der Koreaner zeigen unverkennbar den mongolischen Typus; die Leute sehen stark aus, sind mittlerer Statur, gut geformt, von regelmäßigen Gesichtszügen und der eigenthümlichen gelben Farbe ihrer Race; die Augen sind geschlitzt und zeigen die bekannte mandelartige Form, das Barthaar ist schwach und schütter; doch wird der Bart nicht abgeschoren, wie dies die Chinesen thun. Eigenthümlich bleibt es, dass man unter den Koreanern sehr viele Individuen von nahezu kaukasischem Typus, von hellerer Hautfarbe, mit blondem Haare und lichter Augenfarbe antrifft. Die Kleidung der Koreaner weicht von jener der Chinesen ab; sie tragen weite, vom Knie abwärts geschlitzte und bei den Knöcheln umbundene Pluderhosen, darüber ein oder mehrere übereinanderliegende weite Oberkleider, welche mit einer Schleife zusammengehalten werden und fußlang abstehende weite Ärmel haben. Die Frauen tragen kurze, bis knapp an die Brust reichende Jacken, Unterhosen und Röcke aber, die sich wenig von jenen unterscheiden, weche das männliche Geschlecht trägt. Sämmtliche Kleidungsstücke werden aus weißem Baumwollenzeuge gefertigt, welches aber bald eine unreinliche, gelbliche Färbung annimmt. Amts- und Standespersonen tragen außerdem einen weiten Überwurf aus ziemlich grobem, stets sehr buntfarbigem Seidenstoffe. Die Füße stecken in Strümpfen und den kahnartigen, auch der chinesischen Kleidung eigenthümlichen Schuhen. Die ärmeren Classen und das Landvolk tragen wohl auch Stroh- oder Wergsandalen. Den Kopf bedeckt ein breitkrämpiger, schwarzlackirter, immer äußerst leichter Hut, welcher in überaus künstlicher Weise aus feingeschnittenen Bambusfasern, Pferdehaaren und Draht geflochten ist. Dieser Hut wird nicht unmittelbar auf den Kopf

---

[1]) Nach differirenden, dem Fregattenkapitän v. Spetzler überkommenen Angaben, hat jeder Goldwäscher nur eine fixe monatliche Licenzgebür von 1½ $ an den Staat zu entrichten, behält aber die ganze Ausbente seiner Arbeit zur freien Verfügung.

[2]) Es wird sogar die genaue Angabe von 10,518.937 gemacht, welche Menschenzahl in 1,700.000 Häusern wohnen soll. Nachdem aber die gleichzeitigen Angaben über die Bewohnerzahl der Hauptstadt um nicht weniger als 90.000 Seelen schwanken, ist die Annahme wohl eine ziemlich gerechtfertigte, dass man es hier nur mit Resultaten von Schätzungen und kaum mit solchen eines wirklichen Census zu thun hat.

gesetzt, sondern es kommt zuerst eine anliegende, aus Pferdehaaren geflochtene Mütze als Unterlage. Auf dieser wird erst der Hut befestigt. Man sieht übrigens auch einfachere, aus Stroh geflochtene oder aus Ölpapier gefertigte Hüte, stets in breitkrämpiger, oben in eine hohe Spitze auslaufender Form. Hohe Beamte tragen als Abzeichen ihrer Würde auf dem Hute einen kleinen, aus Silber gefertigten Kranich.

Eine eigenthümliche Beigabe wählt der Koreaner zu seiner Kleidung, um anzudeuten, dass er sich in Trauer befindet, und demnach wünscht, von niemandem angesprochen zu werden. Es ist dies ein einfacher Lappen, den er zwischen die Zähne nimmt und über den Mund hinunterhängen lässt. Man behauptet, dass die christlichen Missionäre in der Anwendung dieses Trauerabzeichens das beste Mittel gefunden haben, um weit in das Innere des Landes vorzudringen, ohne belästigt zu werden.

Das Kopfhaar trägt der Koreaner ziemlich lang, und es wird zu einem zopfartigen Knoten geflochten, welcher auf dem Kopfe aufrechtstehend zusammengewunden wird; keineswegs wird aber dem Kopfhaare jene Sorgfalt gewidmet, wie dies von den Chinesen und Japanern bekannt ist. Jüngere Leute beider Geschlechter flechten das Haar in zwei Zöpfe, welche dann frei über den Rücken herabhängen; diese Sitte, bei der ähnlichen Kleidung der beiden Geschlechter, macht es oft sehr schwierig zu entscheiden, ob man einen Jüngling oder ein Mädchen vor sich hat. Die hängenden Zöpfe bilden das Abzeichen des noch unverheirateten Jünglings. Mit der Verheiratung, welche übrigens schon in sehr jugendlichem Alter vorgenommen werden kann, müssen die Zöpfe der Schere zum Opfer fallen. Erst der zum Ehemann gewordene hat das Recht, die früher erwähnten, kunstvoll gearbeiteten Hüte zu tragen. Die abgeschnittenen Zöpfe werden, des feineren Haares wegen, dessen sich die Koreaner erfreuen, zu einem in China guten Absatz findenden Handelsartikel [1]).

Die Koreaner machen den Eindruck gutmüthiger und offener Naturen. Sie legen ein ernstes und gelassenes Benehmen an den Tag und sind, wie Fregattenkapitän v. Spetzler dies ausdrücklich nach den übereinstimmenden Aussagen von Personen bemerkt, welche mit den Eingeborenen viel zu verkehren Gelegenheit hatten, in bemerkenswerter Weise ehrlich. Dass die Unehrlichkeit bei den Koreanern als verabscheuungswürdig gilt, mag z. B. auch daraus geschlossen werden, dass auf den Diebstahl die Todesstrafe gesetzt ist. Die Koreaner sind treu und höflich, und zeigen sich, wie alle auf einer niederen Culturstufe stehenden Menschen, neugierig, sowie auch echt kindisch in ihren Wünschen und Anschauungen. In ihren äußeren Sitten und Gewohnheiten haben sie wohl manches von den Chinesen angenommen, deren Überlegenheit sie übrigens willig anerkennen [2]). Das niedere Volk steht zwar,

[1]) Consularbericht 1885.

[2]) Es ist sehr begreiflich, dass infolge der Abgeschiedenheit, welche sich die Koreaner bis in die allerneueste Zeit zu bewahren wussten, wodurch die Kenntnis über Land und Volk noch eine sehr unvollständige ist, das Urtheil über den Charakter der Koreaner noch als ein schwankendes erscheint und man vielfachen Widersprüchen begegnet, wenn man verschiedene Urtheile zurathe zieht. Im obigen haben wir unverändert wiedergegeben, was Fregattenkapitän v. Spetzler, der Natur der Sache nach weniger aus eigener Erfahrung, als nach den Schilderungen der in Fusan und Gensan etablirten, mit den Koreanern in innigem und mehrjährigem Verkehre stehenden Personen, über den Charakter der Koreaner sagt, wobei namentlich die ihnen zugeschriebene Ehrlichkeit umso angenehmer auffällt, als sich die Koreaner durch diese

wie Consul Haas ausdrücklich bemerkt, auf gleicher, wenn nicht höherer Bildungsstufe wie die Chinesen und Japaner. Durchgehends können die Koreaner ihre Landessprache lesen und schreiben. Wer aber in Korea auf Bildung Anspruch erheben will, muss Chinesisch literarisch betrieben haben. Die Staatsprüfungen finden in literarischen Aufsätzen in dieser Sprache statt.

Die koreanische Sprache und Schrift — noch keineswegs völlig ergründet — hat zwar viele Wurzeln und Charakteristika mit der chinesischen und mit der japanischen Sprache gemein, doch soll sie sich in grammatikalischer Beziehung ganz wesentlich von diesen beiden Sprachen unterscheiden. Wegen der höchst unregelmaßigen Declination und Flexion, sowie wegen der eigenthümlichen, gewissermaßen schlürfenden Aussprachsweise der Laute, soll die Aneignung der koreanischen Sprache für den Fremden sogar noch schwieriger sein als jene der chinesischen Sprache, die schon bekanntermaßen beinahe unüberwindliche Schwierigkeiten bietet.

Die **Religion** der Koreaner ist der Buddhaismus, welcher um das Jahr 372 unserer Zeitrechnung in das Land eingedrungen sein soll; doch ist der Schamaismus auch vielfach verbreitet. Die vornehmen und gebildeten Kreise huldigen der reinen Lehre des Confucius.

An der Spitze des koreanischen Reiches steht der absolut monarchisch regierende König, welchem drei Staatsräthe und ein in sechs Ressorts getheiltes Ministerium zur Seite stehen. Diese Ministerien sollen nach chinesischem Vorbilde organisirt sein, und umfassen die folgenden Agenden: Innere Verwaltung, Finanzen, Krieg, Cultus, Justiz, öffentliche Arbeiten.

Die Größe des Königreiches wird mit 218.192 $km^2$ angegeben, also etwas weniger als die Größe des Königreiches Italien. Das Reich zerfällt in acht

---

Eigenschaft sehr zu ihrem Vortheile von den Chinesen unterscheiden würden. Der k. u. k. Consul Haas, ein gründlicher Kenner der Verhältnisse und Völker des fernen Ostens, äußert sich aber über den koreanischen Volkscharakter durchaus nicht so günstig. Er schreibt: »Infolge der jahrhundertelangen, streng durchgeführten Abschließung des Landes von der Außenwelt, sowie des absolutistischen Regierungssystems, welches niemandem im Lande materielle Reichthümer zu erwerben gestattete, bildete sich im Volke im Laufe der Zeit ein Charakter aus, der mit der Natur des Landes und des Klimas durchaus nicht im Einklange steht. Der heutige Koreaner ist lethargisch und damit grenzenlos apathisch; er ist **der ostasiatische Lazzarone**, der nur auf heute denkt und die Sorge für den morgigen Tag dem lieben Herrgott, das heißt der Regierung, überlässt. Er producirt nicht mehr, als er absolut für den Lebensunterhalt seines Daseins nothwendig hat, und dazu noch, was er der Regierung und der um ihn wohnenden hierarchischen Beamtenclasse abzugeben gezwungen ist. Gelingt es dem Koreaner, aus Zufall mehr zu gewinnen, als er zum Unterhalte seines Haushaltes braucht, so kann er mit Sicherheit darauf rechnen, dass die Localbehörden entweder auf dictatorische oder auf chicanöse Weise seinen Gewinn ihm entziehen werden. Der Koreaner hat es nach dem bisherigen Systeme, nach welchem er jahrhundertelang beherrscht wurde, deshalb auch nicht nothwendig, materiell an sich zu denken, trotzdem dass die Berge und die fruchtbringenden Ebenen, die von ihm eingeathmete Luft eines milden, aber regenerirenden Klimas, endlich seine vorwiegende Fleischnahrung geeignet erscheinen dürfen, ihm Impuls und Ausdauer zur Verfolgung höherer Ziele seines irdischen Daseins zu geben. — Der Lohn der Arbeiter dürfte sich auf 25—30 kr. unseres Geldes und jener der Handwerker auf 40—50 kr. pro Tag belaufen. Arbeiter und Handwerker gehören meist mächtig organisirten Gilden an, wodurch sie eine gewisse Unabhängigkeit sich bewahren, ja sogar Wahrung ihrer Rechte sich verschaffen. Das Verbrechen wird schwer, mit den entsetzlichsten Martern bestraft; **trotzdem ist der Koreaner den übrigen Ostasiaten gleich, diebischer und gewinnsüchtiger Natur.**«

„*Du*“ oder Provinzen, welche die folgenden Namen tragen: *Ping-An*, *Whang-Hai*, *Kiung-Kei* — welche Provinz die Hauptstadt des Reiches *Söul*[1]) enthält — *Chung-Chong*, *Chulla*, *Kiung-Sang*, *Kang-Wen*, endlich *Ham-Kiung*. Die Provinzen sind in Districte getheilt, welche von Prefekten verwaltet werden, für welche der chinesische, dieser Würde entsprechende Name „*Tao-Tai*“ angenommen worden ist; die Districte endlich sind in kleinere Bezirke abgetheilt. *Han-Yang* oder *Söul*, die Hauptstadt des Reiches, soll 150.000 bis 230.000 Einwohner — nach differirenden Angaben — haben. Diese Hauptstadt, angeblich aus 30.273 Häusern bestehend, liegt eine Tagreise weit landeinwärts von dem Hafenplatze Chemulpo oder *Yenchuan* — japanisch *Yinsin*, auch *Inchun* genannt — an der Westküste von Korea. Chemulpo kann somit als der Seehafen der Landeshauptstadt betrachtet werden. Die Hauptstadt liegt an drei Meilen von den Ufern des Flusses Han; ihr Name, Han-Yang, bedeutet Han-Festung.

Das staatliche Einkommen des Königreiches besteht aus der Bodensteuer, Zöllen und anderen verschiedenen Abgaben. Es soll im ganzen die Höhe von etwa zwei Millionen Gulden erreichen, aber durch die Gehalte der von staatswegen angestellten Europäer stark belastet sein. Die Verwaltung in den Provinzen ist eine sehr willkürliche; trotz der im Volkscharakter nach dem Urtheile mancher Beobachter bestehenden Hochhaltung der Ehrlichkeit heißt es, dass die Provinzialverwaltung eine sehr corrumpirte sein soll. Bestechlichkeit der Beamten und Günstlingswesen sollen die Signatur des Staatsdienstes sein.

„Im Gegensatze zu China“ — schreibt Consul Haas — „wo die Erlangung jeglichen Amtes an das Resultat strenger, competirender Prüfungen gebunden ist, ist die Bevölkerung von Korea, ähnlich wie jene von Japan, in sociale und politische Fractionen getheilt, die sich aber hier gegenseitig bekämpfen und zur Erlangung von Macht und Einfluss mitunter auf das rücksichtsloseste vorgehen. Infolge des streng absolutistischen Regierungssystems hat sich in Korea ein Feudaladel herausgebildet, dessen Macht unter anderem auch in dem Bestehen einer streng durchgeführten, auf einen großen Theil des Volkes sich erstreckenden Leibeigenschaft sich äußert. Die Erlangung höherer Staatsämter ist mitunter mit erbitterten Partei-, ja selbst Familienkämpfen verbunden. Es ist jedoch zu hoffen, dass durch die Eröffnung des Landes diese verderbliche Wirtschaft ihrem Ende zugehen wird.“

Mit der Verpachtung der Zölle hat die koreanische Regierung seinerzeit die ähnlichen traurigen Erfahrungen gemacht, wie China; man hat deshalb auch das von China gegebene Beispiel nachgeahmt und das Zollwesen in die Hände von europäischen Beamten gelegt. Der deutsche Consul v. Möllendorf hat die Aufgabe übernommen, das Zollwesen auf durchaus neuer Grundlage bei Anstellung von europäischen Zollbeamten zu organisiren. In den drei sogenannten Vertragshäfen, Chemulpo, Gensan und Fusan, functioniren 24 europäische Zollbeamte, welche zu gleicher Zeit die Ausübung der Hafenpolizei zu überwachen haben. Im Jahre 1885 beliefen sich die Zollerträgnisse in diesen drei Häfen auf 143.049 $, eine Summe, welche wohl kaum dazu ausgereicht haben mag, die Gehalte der hoch besoldeten europäischen Beamten zu decken.

[1]) Söul ist der in Europa verbreitete, auf europäischen Karten meistens gebrauchte Name für Koreas Hauptstadt. Doch ist dieses Wort kein Name, sondern es hat die Bedeutung „Hauptstadt“.

Das gesetzliche Geld in Korea ist der kupferne *Cash*; von dieser Münze geben 750 Stück einen mexikanischen Dollar — die weitverbreitete Münzeinheit Ostasiens. Vor einigen Jahren hatte die Regierung Silbermünzen, namens *Mers*, prägen lassen; man war aber bald aus dem eigenthümlichen Grunde genöthigt, diese Münzen wieder einzuziehen, weil ihr gesetzlicher Wert im Verhältnisse zu ihrem Feinmetallgehalte zu gering festgesetzt worden war.

Der Wert von 750 *Cashs* auf den Dollar ist übrigens ein rein theoretischer; in Wirklichkeit haben die *Cashs* verschiedener Prägungsperioden und verschiedener Prägungsprovenienz auch hier ganz verschiedene Werte. In der Hauptstadt und den umliegenden Provinzen, wo das Münzregale einem „Ringe" ansehnlicher Familien verpachtet ist, circulirt die denkbar schlechteste Münze des ganzen Orientes. Es sind dies Stücke zu 5 Cashs, das heißt Münzen, welche die fünfmalige Einheits- und allein gesetzliche *Cash*-Münze vorstellen; Diese 5 Cash-Stücke sind aus einer Legirung japanischen Kupfers mit Blei und Zink hergestellt. In der materiellen Entwertung, welche durch diese Legirung entsteht, finden die Pächter des Regals ihren Gewinn. Zu Ende 1884 gingen 250 solcher Münzen, also 1250 Cashs auf einen Dollar. Zu gleicher Zeit gab man von den Einzeln-*Cashs*, welche unter der früheren Regierung geprägt worden waren, in Fusan, wo dieses bessere Geld am meisten circulirte, nur 600 Stück für den Dollar. Die Entwertung der früher erwähnten 5 *Cash*-Stücke betrug also über 50%.

Über die Städte des Inneren ist bis jetzt sehr wenig bekannt. Die beiden Orte, welche NAUTILUS besuchte — Fusan und Gensan — bestehen aus höchst armseligen Lehmhütten. Die Hauptstraßen sind zwar ziemlich breit, aber noch schmutziger als jene der chinesischen Städte. Die Kaufläden enthalten außer englischen Baumwollenzeugen, chinesischen Seidenstoffen, japanischen Zündhölzchen, einige der einheimischen Industrie- und Bodenproducte; man sieht ordinär gearbeitete Kämme, kleine Handspiegel, Esschalen, Löffel, messingene und thönerne Pfeifen, zu den Pfeifen gehörende verzierte Röhren; Geflechte verschiedener Art, so z. B. Hüte, Manschetten, Stricke, Sandalen; feines Papier, Fächer, Tusch, Werkzeuge; dann Reis, gedörrte und frische Fische, Hirse, Bohnen und Gemüse. Trotz der Mannigfaltigkeit der Gegenstände, welche in ein und demselben Laden durcheinander liegen, oder vielleicht gerade wegen dieser Mannigfaltigkeit, erscheinen sie als Kramläden und machen nur den Eindruck der Armseligkeit, und der fremde Besucher eines koreanischen Marktes wird sich — bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler — selbst wenn er seine Erwartungen auf das niedrigste Maß reducirt hat, doch noch immer enttäuscht finden.

Auch von der Hauptstadt des Landes scheint dasselbe zu gelten. Wir finden in einem auf Autopsie beruhenden englischen Werke die folgenden Bemerkungen über Han-Yang: „*The width of the main streets is much reduced by the construction in front of nearly every house of a rude wooden shanty, used for a workshop or for business purposes, which gives the streets a poor and squalid appearance. The city, like most eastern towns, is very dirty, heaps of filth being allowed to accumulate, and the open drains on each side of the streets are the receptacles for all sort of abominations. The shops of the capital are small and unattractive, and contain no ‚articles de luxe' or curious.*"

Es wäre gegenwärtig noch ein vergebliches Bemühen, für den in jeder Richtung unbefriedigenden Culturzustand Koreas, nach begründenden Anhaltspunkten in der Geschichte des Landes und des Volkes zu suchen. Denn man ist rücksichtlich derselben auf rein Legendarisches angewiesen. Die strenge Abschließung, welche bis in die neueste Zeit aufrechterhalten wurde, hat auch das ihrige dazu beigetragen, dass man über nichts anderes verfügt, als über gewisse Traditionen, welche man soweit als zutreffend annehmen darf, als sie mit chinesischen Überlieferungen zusammenfallen. Diesen zufolge soll Korea um das Jahr 1122 vor unserer Zeitrechnung, unter der Anführung des Kishi oder Kitze durch Emigranten aus dem nördlichen China bevölkert worden sein; wahrscheinlich wurden die Ureinwohner besiegt und geknechtet, und bei der Vermischung der Eroberer mit den Besiegten mag jener in der Völkergeschichte nicht eben seltene Process eingetreten sein, dass die Sieger und neuen Herren es waren, welche die Sprache und zum Theil die Sitten der Unterworfenen annahmen. Der genannte Anführer wird als der erste König und Gesetzgeber genannt, und seine Nachkommen sollen bis in das 4. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung regiert haben. Eine ungeheuere Lücke klafft bis zum 13. Jahrhundert unserer Zeitrechnung, zu welcher Zeit die herrschende Wang-Dynastie durch Ni-Taijo, einen jungen *soldat de fortune*, enttrohnt worden sein soll. Dem Ni-Taijo, dem Ahnherrn der gegenwärtigen Dynastie, wird auch die Gründung der jetzigen Hauptstadt zugeschrieben. Der gegenwärtige König ist der 28. Herrscher seiner Linie. Sein Name ist Li-Fin. Seiner Regierung war es vorbehalten, der streng und mit Energie aufrechterhaltenen Abschließung gegen die Fremden ein Ende zu bereiten. — Bewaffnete Invasionen der Chinesen sowohl als der Japaner waren mit Erfolg abgewehrt worden, und erst seit dem im Jahre 1876 mit Japan abgeschlossenen Vertrage von Kokwa werden Fremde in das Land zugelassen.

Das Suzerenitäts-Verhältnis Koreas zu China besteht nur in nomineller Weise, und die Abneigung gegen den Verkehr mit Fremden soll seit der Eröffnung der Vertragshäfen im Abnehmen begriffen sein. Immerhin soll die Beetätigung der Thronbesteigung eines neuen Königs auch jetzt noch ein Recht Chinas bilden; Korea sendet alljährlich eine Specialgesandtschaft mit Huldigungsgeschenken an den Pekinger Hof; bezeichnenderweise werden diese Geschenke durch Übersendung eines Kalenders der chinesischen Zeitrechnung — als Gegengeschenk, und wohl auch als Quittung — erwidert. —

Wenden wir uns nun, auf Grund der uns vorliegenden Daten, der Besprechung des koreanischen Handels zu, wie sich derselbe seit der Eröffnung der Vertragshäfen entwickelt hat.

Für den Handel im Innern stehen genügende, wenn auch meist primitive Communicationswege zur Verfügung; doch soll dieser Handel nur ein sehr geringfügiger sein. Von einigem Belange ist hingegen der Tauschhandel an der chinesischen Grenze[1]), und in neuerer Zeit der Handel in den erst seit kurzer Zeit den Fremden eröffneten Vertragshäfen, welche wir schon früher zu nennen Gelegenheit hatten.

[1]) Der Überlandhandel mit China, durch viele Jahrhunderte hindurch der einzige Handel, den Korea überhaupt betreiben konnte, geschah jährlich zu bestimmten Date an dem sogenannten *Kao Li Men*, dem »Koreanischen Thore«.

In den Vertragshäfen sind es unstreitig die Japaner, welche sich die erste Rolle zu verschaffen wussten, und mit Erfolg bestrebt sind, sich in dieser leitenden Stellung zu behaupten. Seit uralten Zeiten ist man von japanischer Seite gewöhnt, Korea als das Expansionsterritorium für das eigene Volk anzusehen; wiederholt hat Japan getrachtet, Korea durch Waffengewalt zu unterwerfen. Dies ist nicht gelungen; aber in der Gegenwart beschreitet Japan den modernen oder, wenn man will, den von den Europäern erlernten Weg, um in Korea Fuß zu fassen. Auf dem friedlichen Wege seiner jetzigen Colonialpolitik wird Japan unzweifelhaft sein Ziel in Korea erreichen, wozu die Japaner durch ihre hochstehende eigene Cultur, welche sie jetzt noch durch Recipirung der europäischen Cultur erweitern, und durch ihre unzweifelhafte Thatkraft befähigt und berechtigt sind.

Japanische Dampfer sind es, welche die koreanische Küste befahren und den Warenverkehr mit Japan unterhalten; japanische Banken wurden in Korea etablirt, welche das im Lande existirende Capital in japanische Verwaltung zu bringen bestimmt sind; japanische Consulate in den Vertragshäfen und eine Gesandtschaft in der Landeshauptstadt versäumen keine Gelegenheit, um sich in die Regierungsangelegenheiten zu mischen und ihren Einfluss geltend zu machen. Den japanischen Kaufleuten kommt ihre Intelligenz, ihre Genügsamkeit, welche nicht nur allein mit exorbitanten Gewinsten sich zufrieden gibt, dann ihre Kenntnis des Landes und Volkes zu statten; der europäische Concurrent wird es noch auf lange Zeit hinaus mit dem japanischen Kaufmanne in Korea in keiner Weise aufnehmen können.

Zu der Schwierigkeit, die Concurrenz in Korea mit den dortigen Japanern aufzunehmen, gesellt sich die Thatsache, dass die Koreaner sehr bedürfnislos sind, ihre Bedürfnisse aber zum größten Theile durch das Land selbst gedeckt erscheinen, daher für einen schwunghaften Ausfuhrs- und Einfuhrshandel hier eigentlich kein günstiges Terrain vorhanden ist. Fregattenkapitän v. Spetzler glaubt es als ausgemacht hinstellen zu können, „dass die großen Erwartungen, welche die europäische und amerikanische Handelswelt an die Erschließung Koreas knüpften, viel zu hochgespannte waren, und die erwarteten Resultate jedenfalls ausbleiben mussten [1]“.

---

[1]) Immerhin hat seit der Zeit, über welche Fregattenkapitän v. Spetzler zu berichten vermochte, eine Zunahme in den Handelswerten platzgegriffen. Indem wir oben im Texte die aus den Berichten dieses Schiffscommandanten geschöpften Zahlenwerte reproduciren, geben wir hier zum Vergleiche die analogen Werte für die Jahre 1886 und 1887, wie solche aus den seither erschienenen statistischen Rapporten des Generalinspectorates der Zölle für China und Korea sich ergaben:

Die Nettowerte der Gesammteinfuhren betrugen:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1885 (s. o.) | 1,671.562 $ |
| „ „ 1886 | 2,474.185 „ |
| „ „ 1887 | 2,815.441 „ |

Die Gesammtwerte der Ausfuhren betrugen:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1885 (s. o.) | 388.023 $ |
| „ „ 1886 | 504.225 „ |
| „ „ 1887 | 804.996 „ |

Dabei ist zu bemerken, dass im Jahre 1886 eine sehr bedeutende, im Jahre 1887 aber eine auf den höchst unbedeutenden Betrag von 681 Pikuls reducirte Einfuhr an Reis (durch Ernteverhältnisse bedingt) statthatte; dass trotzdem in dem Gesammtwerte der Einfuhren im Jahre 1887 eine Zunahme um nahezu 350.000 $ gegen 1886 stattfand, beweist eine bemerkenswerte Zunahme in der Einfuhr der Industrieproducte. In der That stiegen von 1886 auf 1887 die Einfuhrswerte: Bei Baumwollstoffen von

Folgende Daten, welche Fregattenkapitän v. Spetzler zu berichten in die Lage kam, mögen zur näheren Orientirung dienen.

Der Gesammtwert der im Jahre 1885 in den drei Vertragshäfen Chemulpo, Fusan und Gensan importirten Waren betrug 1,671.562 $; der gegenüberstehende Wert der Ausfuhr nur 388.023 $. Es gibt diese eine Gesammtsumme von 2,079.623 oder bei Abzug des Reexportes mit 20.038 $ eine Summe von 2,059.585 $.

An dieser Handelsbewegung betheiligten sich:

| | |
|---|---|
| China mit | 313.342 $ |
| Japan mit | 1,377.392 „ |

im Importe, und ebenso

| | |
|---|---|
| China mit | 9.479 $ und |
| Japan mit | 377.765 „ |

an Werten des Exportes. Auf die russische Mandschurei entfielen 866 $ im Importe und 779 $ im Exporte. Es ist also ersichtlich, dass Japan mit 75% an der Einfuhr, und mit 97% an der Ausfuhr Koreas betheiligt ist.

Ähnliche Verhältnisse zeigen sich bei der Schiffahrt. Von den im Jahre 1885 eingelaufenen 910 fremden Schiffen gehörten 803 der japanischen, 61 der chinesischen, 40 der deutschen, 4 der englischen und 2 der italienischen Flagge an. Der Gesammttonnengehalt der Schiffe betrug 157.469 *t*.

Die wichtigsten Artikel der Einfuhr waren die folgenden:

| | im Werte von $ |
|---|---|
| Shirting, Wollstoffe und Tücher | 1,103.378 |
| Leinenmanufacturen | 15.382 |
| Kohlen, Farben, Zündhölzchen, Seide, Zucker, Nadeln, Petroleum, Reis | 480.092 |

Zur Ausfuhr gelangten hauptsächlich Kuhhäute, Felle, Pelzwerk, Bohnen, Reis und Gold.

Handelsverträge sind mit Korea abgeschlossen worden: von England (26. November 1883), Deutschland (1884), Russland (1884), Italien, Frankreich, von den Vereinigten Staaten von Nordamerika (22. Mai 1882). Diese Staaten haben auch Vertretungen in der Landeshauptstadt errichtet. —

Bevor wir diese allgemeinen Ausführungen schließen, um auf dasjenige überzugehen, was Fregattenkapitän v. Spetzler über die beiden, vom NAUTILUS besuchten Orte Fusan und Gensan im speciellen zu berichten vermochte, wollen wir noch einigen Angaben über klimatische und sanitäre Verhältnisse Raum gönnen, welche uns der genannte Schiffscommandant nach den Aufzeichnungen des Dr. H. N. Allen vermittelte, wobei bemerkt werden muss, dass der genannte Arzt seine Beobachtungen in der Hauptstadt des Landes persönlich zu machen Gelegenheit hatte.

Dr. Allen schreibt:

Ein bestimmtes Urtheil über das Klima kann eigentlich noch nicht abgegeben werden, da erst seit wenigen Jahren überhaupt Beobachtungen in

---

1,300.613 auf 1,884.497 $, bei Schafwollstoffen von 12.307 auf 46.962 $, bei Metallen von 61.461 auf 124.738 $, bei Seidenstoffen von 25.318 auf 166.732 $, bei Farbwaren von 38.660 auf 84.592 $ u. s. w. — Diesen Zunahmen in der Einfuhr standen Abnahmen außer bei Reis und Körnerfrüchten nur bei den Artikeln: Maschinen, Waffen und Munition, gegenüber.

meteorologischer Beziehung gemacht werden. Außer der eigentlichen Regenzeit scheint das Klima ein gleichmäßiges und mehr trockenes zu sein. Das kalte Wetter beginnt im September, indem schon in diesem Monate die Nächte empfindlich kühl werden. Vom October an nimmt die Kälte langsam, aber stetig bis in den December hinein zu. Um diese Zeit ist der Fluss — in dessen Nähe die Hauptstadt liegt — fest zugefroren. Etwa durch die Dauer zweier Monate bleibt die Temperatur auf 8—12° unter dem Gefrierpunkte; Ende Februar beginnt die Kälte nachzulassen und im März thaut es. Ebenso wie der Übergang vom Herbste in den Winter ein allmählicher ist, so geht auch der Frühling nach und nach in den Sommer über. Nach dem regnerischen April setzt die Hitze ein und erreicht zu Ende des Monates Juni ihren Höhepunkt. Juli und August sind die Regenmonate; im September wird die Witterung wieder eine trockene.

Die Drainage der Hauptstadt ist eine äußerst schlechte. Abfälle und Unrath aller Art liegen auf den Straßen umher und bleiben da liegen, soweit sie nicht von dem Regen fortgeschwemmt werden. Die Brunnen in den Straßen sind allen erdenklichen Verunreinigungen ausgesetzt; das Trinkwasser ist im allgemeinen ein schlechtes und gesundheitswidriges.

Sowohl in seiner Kleidung als in seinen Gewohnheiten ist das Volk äußerst unreinlich. Der Gebrauch von Bädern ist eine völlig unbekannte Sache; wenn die Leute im Sommer hie und da baden, so geschieht dies nur zur Abkühlung. Das Bedürfnis nach Reinigung des Körpers bleibt ihnen fremd. Die Frauen und Mädchen der wohlhabenderen Classen werden strenge abgeschlossen gehalten; sie verlassen beinahe nie das Haus. Infolge dieser Lebensweise sind sie meist nervös veranlagt und schwächlich. An den Kindern der vornehmen Leute kann man beinahe durchaus die Wahrnehmung machen, dass sie nicht nur schwächlich, sondern auch zum größten Theile scrophulös sind. Die Nebenweiber, welche die vornehmen Koreaner meist aus den unteren Schichten des Volkes nehmen, werden nicht so streng abgeschlossen gehalten wie die ebenbürtigen Gattinnen; sie unterscheiden sich merklich zu ihrem Vortheile in Bezug auf ein gesünderes und robusteres Aussehen. Dazu mag wohl auch beitragen, dass sie nicht wie jene verurtheilt sind, völlig unthätig zu bleiben.

Die Nahrung der Koreaner besteht außer aus Reis, Bohnen und Gemüse auch aus Fleisch (vgl. früher). Die besseren Classen genießen ziemlich viel Fleischnahrung: Rind-, Schweine-, Hundefleisch, Geflügel, Wild, Fische u. s. w. Im allgemeinen sind die Koreaner sehr starke Esser; sie essen schnell, mit einer gewissen Hast und Gier, ohne sich die Zeit oder die Mühe zu nehmen, die Speisen ordentlich zu kauen. Diese Art der Ernährung mag für manche Krankheiten bestimmend sein. Dyspepsien und Koliken gehören zu den am alleröftesten vorkommenden Krankheiten. Eingeweidewürmer aller Arten sind enorm verbreitet; man sieht sie überall in den auf den Straßen umherliegenden menschlichen Excrementen. Die Trichinose dürfte auch eine ziemliche Verbreitung haben. Hauptgetränk ist Wasser; der Thee wird im allgemeinen nur als Medicin genommen. Die alkoholischen Getränke der Koreaner sind bei weitem stärker als jene der Chinesen; sie werden aus Reis destillirt. Die Weintraube kommt auf Korea wohl vor, aber die Bereitung des Weines aus der Traube scheint den Koreanern unbekannt geblieben zu sein. Die Koreaner sind starke Trinker; *Delirium tremens* kommt sehr häufig vor.

Die venerischen Erkrankungen sind sehr verbreitet, so sehr, dass sie von den Leuten eigentlich gar nicht mehr beachtet werden, und ärztliche

Hilfe erst angesprochen wird, wenn schmerzhafte Complicationen eintreten. Zur Verbreitung dieser Krankheiten sollen die vielen, im Lande herumziehenden, ambulanten Tänzerinnen nicht unwesentlich beitragen.

Die syphilitischen Erkrankungen sind so verbreitet, dass sie bei jeder Krankheit gewissermaßen mitconcurriren und bei der Behandlung in Rücksicht genommen werden müssen; es ist bezeichnend, dass diese Krankheit von den Koreanern die „chinesische Krankheit“ genannt wird. Unzweifelhafte Anzeichen sprechen für die Thatsache, dass in geschlechtlicher Hinsicht die unnatürlichsten Laster nicht nur bekannt, sondern auch sehr verbreitet sind. Lepra ist häufig; sie tritt meistens in Verbindung mit syphilitischen Erscheinungen auf und schwindet oft bei antisyphilitischer Behandlung.

Man begegnet im Lande vielen Erblindeten. Die Ursache der Erblindungen sind zumeist Hornhautgeschwüre als Folge von Blattern. Epilepsie ist sehr verbreitet. Von den Kinderkrankheiten sind Masern und Pocken die häufigsten; die letzteren kommen sehr viel vor. Kinder, welche bis zu ihrem zweiten Lebensjahre die Pocken noch nicht überstanden haben, werden mit dem Pockengifte anderer geimpft. Doch geschieht diese Impfung in sehr unzweckmäßiger Weise, an den Nasenlöchern, und die Folge der Impfung ist meistens der Ausbruch der Pocken in ernster, oft bösartiger Form; viele Kinder werden dabei blind oder taub. Die an Pocken Erkrankten werden weder isolirt noch ärztlich behandelt. Cholera-Epidemien sind nicht unbekannt; wenn sie auftreten, so fordern sie zahlreiche Opfer. Die Bedingungen für das Entstehen der Cholera sind eigentlich stets vorhanden; es ist zu wundern, dass diese Krankheit hier nicht eine endemische ist. In der ärmeren Classe kommt auch viel Typhus vor.

Malaria ist mit Ausnahme der nördlichsten Theile des Landes überall endemisch. Die häufigste und zugleich hartnäckigste Form ist die *Quartana*. Da die an Malariafieber Erkrankten sich meistens keiner oder doch keiner zweckmäßigen Behandlung unterziehen können, so sind Malariakachexie und Milztumor sehr verbreitet.

*Beri-Beri* ist hier unter dem japanischen Namen *Kaké* bekannt und kommt in den südlichen Provinzen vor. Die häufiger vorkommende Form ist die odömalöse mit Herzpalpitationen; die paralytische Form scheint seltener aufzutreten. Dysentrie wird häufig beobachtet; ebenso Lungenkrankheiten, sowohl chronischer als acuter Natur. Phthysis scheint die häufigste Todesursache zu sein.

Bei der geringen Pflege, welche die Koreaner ihrem Körper zuwenden, ist es begreiflich, dass alle möglichen Hautkrankheiten floriren.

Die Heilkunst steht in Korea auf einem noch tieferen Standpunkte als in China. Ginseng[1]) — Panax Ginseng, Kraftwurzel — scheint das Universalmittel gegen alle Krankheiten zu sein. Die Acupunctur und das Glüheisen stehen in zweiter Linie. Diese allgemein angewendeten Mittel nützen in den meisten Fällen nichts, in anderen werden sie geradezu schädlich.

[1]) Der Verbrauch von Ginseng ist auch in China ein ansehnlicher, und bildet dieses Erzeugnis deshalb einen wichtigen Ausfuhrs- oder eigentlich Schmuggelartikel Koreas wo der Verkauf dieses Artikels zum staatlichen Monopole gemacht wurde.

## 18. Fusan.

*NAUTILUS: 10. bis 12. Juni 1886.*

---

An der Südostseite der Halbinsel Korea, am Nordausgange des westlichen Canals der Koreastraße, liegt der koreanische Vertragshafen Fusan, auch Pusan genannt, in der durch die *Deer*-Insel abgeschlossenen Bucht, welche einen großen, geräumigen und sicheren Ankerplatz darbietet.

Im nördlichen Theile der Bucht liegt der koreanische, im südlichen Theile, drei Meilen entfernt, der japanische Ort, welche beide mit dem gleichen Namen Fusan benannt werden. Der Ankerplatz für größere Schiffe liegt im südlichen Theile der Bucht, nahe der japanischen Niederlassung. NAUTILUS lag daselbst bei steifem und böigem WNW-Winde vollkommen sicher; bei frischem Ostwinde empfiehlt es sich wegen der starken, durch diesen Wind erzeugten See, einen Ankerplatz nahe an der Deer-Insel in 8—9 Faden Wassertiefe, an der auf der Karte mit dem Ankerzeichen versehenen Stelle einzunehmen. Auf dem Ankerplatze, welchen NAUTILUS gewählt hatte, wurden keinerlei Strömungen verspürt; doch sollen in der engen Zufahrt der Bucht, wo eine Militärstation errichtet ist, die Gezeiten fühlbare Strömungen hervorbringen.

Ein innerer oder Bootshafen wird durch einen künstlich erzeugten, aber an vielen Stellen ziemlich verfallenen halbkreisförmigen Steinwurf gebildet; an der nur 40 *m* breiten Einfahrt desselben sind die Dämme eingestürzt, und es wäre demnach besondere Vorsicht geboten, wenn man mit dem Schiffe in diesen inneren kleinen Hafen einlaufen wollte, wozu derselbe wegen seiner Tiefe von 16′ allerdings auch für kleinere Seeschiffe und nicht allein für Dschunken und Boote geeignet erscheint. Ein großer Theil des Steindammes ragt kaum über die Wasserfläche hervor und wird bei Flut überspült; an der östlichen Seite des Dammes haben sich untiefe Stellen gebildet, welche zur Vorsicht mahnen. Im inneren Hafen findet man vor dem hier etablirten Zollhause einen hölzernen Anlegedamm mit Treppen; im Winter soll der Hafen zeitweilig vereist sein.

Fusan ist der Haupthafen der südöstlichen Provinz *Kiung-sang* und wurde im Jahre 1876 dem japanischen, 1883 dem amerikanischen Handel

geöffnet. Seit dieser Zeit sichern Verträge auch den Flaggen anderer Staaten den freien Verkehr in diesem koreanischen Hafen.

Der koreanische Ort Fusan fordert in keiner Weise die Aufmerksamkeit des Besuchers besonders heraus; der kleine, etwa 2000 Einwohner zählende, von einer Art Festungsmauer umgebene Ort, besteht aus strohgedeckten Lehmhütten, welche sich in nichts von denjenigen unterscheiden, welche die Reisenden des NAUTILUS in den elenden Dörfern um Port Hamilton herum kennen gelernt hatten (s. sp. Cap. 20). Mit den Bewohnern des koreanischen Ortes in irgend welchen Verkehr zu treten, war übrigens durch den Umstand unmöglich gemacht, dass daselbst zahlreiche Cholerafälle vorgekommen waren, wovon die japanische Stadt Anlass genommen hatte, sich durch einen strengen Cordon von jeder Berührung mit dem koreanischen Fusan abzuschließen (s. Seite 112). Wollte man also die commerziell interessante japanische Stadt besuchen, so blieb nichts übrig, als jede Berührung mit dem koreanischen Orte zu meiden.

Das japanische Fusan ist um einen von dem Fuße bis zur Kuppe dicht bewaldeten Hügel gruppirt; der Ort bildet eine einzige, diesen Hügel umschließende Hauptstraße. Die Häuser sind gänzlich nach japanischer Art gebaut und eingerichtet, sind mit grauen Ziegeln gedeckt und zeigen im Innern die bekannten papierenen Zwischenwände, die Schuhthüren, Fenster und die reinlichen Strohmatten, welche den Fußboden bedecken. Die wohlthuende, peinlich erhaltene japanische Reinlichkeit herrscht in allen diesen Häusern, und zeigt sich auch auf der Straße.

Drei Abzweigungen der den Hügel umfassenden Hauptstraße führen bergan zu dem am Gipfel in einem schattigen Haine gelegenen Tempel, um welchen anmuthige Pavillons gruppirt sind. Die größeren, ins Auge fallenden Gebäude des Ortes befinden sich am Strande, an dem früher erwähnten inneren Hafen; es sind dies das Amts- und Wohngebäude des japanischen Generalconsuls, welcher Beamte zugleich der politische Chef dieser japanischen Exclave oder Niederlassung ist, dann das koreanische Zollhaus, ein geräumiger Holzbau, nahe an der Anlegestelle.

Die Einwohnerzahl der japanischen Stadt gibt Fregattenkapitän v. Spetzler mit 1800 an. Diese Einwohner, wovon etwa die Hälfte aus Tsusima sein mögen, leben in etwa 400 einzelnen Wohnstätten. Das Klima gilt als milde und gesund; vielfach hört man Fusan als den gesündesten Ort ganz Ostasiens nennen. Alle Eigenschaften für einen Seebadeort sind in Fusan vereinigt.

Die Beziehungen Fusans zu Japan sind sehr alte; die japanische Niederlassung in diesem Orte datirt schon seit der ersten Invasion Koreas durch die Japaner im 16. Jahrhundert. Von hier aus wurde ein regelmäßiger Handel mit dem japanischen Mutterlande über die nahe gelegenen Tsusima-Inseln unterhalten. Die fleißigen und kunstsinnigen Japaner haben manchen Zweig der Kunstindustrie gewissermaßen von den Koreanern übernommen; während derselbe, wie so manches Andere, in Korea in Verfall gerieth, haben die Japaner ihn gepflegt und weiter ausgebildet. So wird z. B. als erwiesen angenommen, dass das berühmte japanische Satsuma-Porzellan, sowie die Kioto-Metallarbeits-Industrieen koreanischen Ursprungs sind, welche Kunstgewerbszweige aber in Korea selbst ebenso in Verfall gerathen sind, wie sie in Japan seit dem 16. Jahrhundert an Vervollkommnung gewonnen haben [1]).

[1]) Von den Kunstgewerben soll in Korea die Buchdruckerei die höchste Stufe erreicht, und diese auch behauptet haben. Consul Haas bemerkt, dass der chinesische

In der Gegenwart hat sich die Bedeutung der japanischen Niederlassung Fusan bedeutend erhöht, seit dieser Ort für den Handel mit fremden Nationen eröffnet worden ist; es ist nicht mehr der japanische Handel allein, welchen die Japaner in Fusan vermitteln, sondern auch der weitaus größte Theil der ganzen übrigen Handelsbewegung, welche sich überhaupt nach diesem Orte wendet. Allerdings ist eine gewisse Einbuße unverkennbar, welche Fusan seit der Eröffnung des Hafens von Chemulpo — Jenchuan — erlitten hat, infolge der Thatsache, dass die Hauptstadt von Korea von Chemulpo aus viel leichter zu erreichen ist, als von Fusan aus; aber man darf nicht übersehen, das diese Beziehungen alle sehr jungen Datums sind, und ihre gegenseitige Regulirung und Ausgleichung erst abgewartet werden muss. —

Aus den nachfolgenden Zahlen, welche Fregattenkapitän v. Spetzler über die im Handel von Fusan für das Jahr 1884 und das erste Halbjahr 1885 vorgekommenen Werte berichtet, würde der Schluss zulässig sein, dass wieder eine Besserung der Tendenz sich geltend machte.

Der Import bewertete sich nämlich:

1884 mit 347.540, und im ersten Halbjahre 1885 mit 261.764 $.

Der Export aber:

1884 mit 320.636, und im ersten Halbjahre 1885 mit 216.419 $.

Dem Werte nach waren die wichtigsten Importartikel die folgenden:

| | 1884 $ | Erstes Halbj. 1885 $ |
|---|---|---|
| Baumwollenmanufacte ..... | 173.578 | 118.403 |
| Anilinfarben ............ | 11.302 | 5.621 |
| Metalle ................ | 26.154 | 9.821 |
| Weißmetall ............. | 8.150 | 3.695 |
| Petroleum .............. | 3.374 | 2.027 |
| Schafwollwaren .......... | 1.014 | 710 |

Die Ausfuhr begriff:

| | 1884 $ | Erstes Halbj. 1885 $ |
|---|---|---|
| Bohnen ................ | 42.120 | 25.016 |
| Trepang ............... | 6.582 | 9.432 |
| Galläpfel .............. | 3.702 | 495 |
| Kuhhäute .............. | 91.525 | 58.833 |
| Seegras ................ | 10.655 | 352 |

Diesen Zahlen gegenüber ist zu bemerken, dass die eigentliche Geschäftsperiode in Fusan in das zweite Halbjahr fällt. Immerhin ist aber ein Rückgang der Thätigkeit von Fusan seit der Eröffnung von Chemulpo fühlbar, und hat sich diese Thatsache unter anderem auch darin geäußert, dass mehrere japanische Handelsfirmen ihren Sitz von Fusan weg nach Chemulpo verlegt haben.

---

Literat eine koreanische Ausgabe der »4 Bücher« und der »5 Classiker« der chinesischen Philosophen, sowohl was Ausstattung und Druck, als auch den Preis anbelangt, als die begehrenswerteste Acquisition für seine Bibliothek betrachtet.

Die Einrichtungen, welche auf das ungestörte Wesen des Handels in Fusan Einfluss zu nehmen herufen sind, functioniren in der geordnetsten Weise. Als Ortsbehördo waltet unter der Ägide des japanischen Generalconsuls eine freigewählte Municipalität; es bestehen eine Handelskammer, zwei Banken, ein Polizeiamt, zwei Agentnren japanischer Schiffahrtsgesellschaften; das Zollwesen wird von Europäern geleitet. Die meisten großen japanischen Firmen von Osaka und Nagasaki haben Filialen in Fusan etablirt. Das geordnete Gemeinwesen von Fusan zeigt sich unter anderem auch in dem Bestehen zweier öffentlicher Krankenhäuser.

Die Schiffahrtsbewegung von Fusan wurde dem Fregattenkapitän v. Spetzler für das Jahr 1885 mit 154 Dampfern im Gesammttonnengehalte von 72.892 *t* angegeben, wovon 74 Dampfer auf die eingelaufenen und 73 Dampfer auf die ausgelaufenen Schiffe entfielen; 69 ein- und 67 ausgelaufene Dampfer waren japanischer, 5 ein- und 6 ausgelaufene Dampfer aber deutscher Flagge. Die gesammte Segelschiffahrt zwischen ein- und ausgelaufenen Schiffen war der japanischen Flagge angehörend, 233 Schiffe waren ein- und 231 Schiffe ausgelaufen; die ersteren hatten einen Gesammttonnengehalt von 7267 *t*, die letzteren einen solchen von 7408 *t*. Mehr als ein Drittheil dieser japanischen Schiffe mit zusammen zwei Drittheilen des gesammten Tonnengehaltes waren solche von europäischer Bauart und Takelung; zwei Drittel der Fahrzeuge mit einem Drittheile des gesammten Tonnengehaltes aber waren japanische Dschunken.

Fremde Schiffe finden in Fusan nur beschränkte Resourcen; technische Etablissements, in welchen Reparaturen vorgenommen werden könnten, bestehen hier nicht; Kohlen sind vorräthig; sie gehören der japanischen Regierung, welche sie für ihre eigenen Kriegsschiffe in Vorrath hält. Auf Ersuchen ist der japanische Generalconsul in der bekannten japanischen entgegenkommenden Weise meistens bereit, das gewünschte Quantum abzulassen.

Seit November 1883 ist Fusan mit Japan telegraphisch verbunden.

An regelmäßiger Dampfschiffahrtsverbindung ist zu erwähnen: Die Schiffe der *Nipon Yusen Kaisha* befahren eine Linie zwischen Nagasaki und Wladiwostok, wobei Fusan und Gensan angelaufen werden; eine Linie zwischen Kobé und Chemulpo berührt als Zwischenhäfen Nagasaki und Fusan.

---

Folgende neuere Daten über Handelswerte und Schiffahrtsbewegung — englischen Consulatsberichten entstammend — mögen als Ergänzung des eben Gesagten dienen:

Einfuhrswerte 1886: 72.174 £ 1887: 109.855 £.
Ausfuhrswerte 1886: 34.103 „ 1887: 65.663 „
(der £ = 3 sh. 4 d. gerechnet).

Schiffahrtsbewegung 1886:

Eingelaufen:

383 Schiffe mit 79.336 *t* Ges.-Geh., worunter
313 Segler „ 9.091 „ „ und
2 Segler und 1 Dampfer von andererer als japanischer Flagge.

Ausgelaufen:

385 Schiffe mit 79.285 *t* Ges.-Geh., worunter
315 Segler „ 9.040 „ „
Flaggenverhältnis wie oben.

Schiffsbewegung 1887:

Eingelaufen:

489 Schiffe mit 85.568 *t* Ges.-Geh., worunter
424 Segler „ 14.050 „ „

Ein einziges Schiff, und zwar ein Segler von 96 *t*, mit koreanischer, alle übrigen mit japanischer Flagge.

Ausgelaufen:

488 Schiffe mit 85.410 *t* Ges.-Geh., worunter
423 Segler „ 13.900 „ „
gar kein Fahrzeug andererer als japanischer Flagge.

# 19. Gensan.

*NAUTILUS: 14. bis 15. Juni 1886.*

---

Gensan — wenn wir der japanischen, Yuensan, wenn wir der chinesischen, endlich Wonsan, wenn wir der für Fremde schwer aufzufassenden Aussprachesweise der Eingebornen folgen wollen — liegt an der Broughton Bay an der koreanischen Nordostküste, im südlichen Winkel der Provinz Ham-Kiung.

Gleichwie Fusan, hat auch Gensan eine japanische Colonie, die auch hier von hervorragender commerzieller Bedeutung ist; aber während in Fusan die Größe der Bevölkerung dieser Colonie jener der Bevölkerung des koreanischen Ortes an Zahl beinahe gleich ist, hat Gensan nahe an 2000 Wohnstätten mit mindestens 10.000 koreanischen Einwohnern, und das japanische Settlement begreift nur wenige Hunderte von Personen, welche in etwa 50, theils japanisch, theils europäisch angelegten Häusern ihr Unterkommen finden. Auch hier ist es die wohlthuend reine, nette und freundliche japanische Niederlassung — weit jüngeren Datums als jene von Fusan — welche, der Beschäftigung ihrer kaufmännischen Bewohnerschaft entsprechend, den Hafenort bildet. Das Zollhaus bildet den Mittelpunkt der Ansiedlung und ist nebst dem bemerkenswert hübschen Gebäude des japanischen Consuls das ansehnlichste Gebäude des Ortes. Auch China hat hier ein Consulat, und in der Nähe der japanischen Ansiedlung ist eine chinesische Niederlassung im Entstehen.

Ein kurzer Steinmolo vor dem Zollhause und eine Reihe von Piloten, welche die längs des Ufers laufende Straße gegen die See schützen, sind alles, was an Ufer- oder Hafenbauten besteht.

Die japanische Niederlassung besitzt aber, so klein sie ist, alle für ihre Handelsthätigkeit nöthigen Einrichtungen: eine Bank, eine Handelskammer, Agenturen der den regelmäßigen Verkehr mit Nagasaki und Wladiwostok unterhaltenden *Nipon Yusen Kaisha*-Gesellschaft u. s. w.

Etwa eine halbe Wegstunde von der japanischen Ansiedlung gegen Süden beginnen die elenden Häuser des über eine (engl.) Meile weit ausgedehnten koreanischen Ortes. In den strohgedeckten Lehmhütten dieses Ortes

fällt die Einrichtung auf, dass der Abzugscanal für den Rauch des Herdes unter dem Estrich geführt ist, so dass das Herdfeuer zugleich eine Art von Luftheizung vermittelt.

Die einzelnen Gehöfte des an dem flachen, zum Theile sumpfigen Strande verlaufenden Ortes sind fast durchgehends an Stelle der sonst üblichen Lehmmauer mit ausgespannten Strohmatten eingefriedigt, welche durch ihren schmutzigen, halbverwitterten Zustand ein äußerst ärmliches Gesammtbild des Ortes oder der einzelnen Straßen geben. Nur eine einzige etwas breitere Straße (10—12′ nur, nach Mr. Aston) führt durch den Ort der Länge nach hindurch; sonst sind die Gehöfte nur durch Pfade geschieden, welche nicht viel mehr Breite haben als unumgänglich nöthig, damit eine einzelne Person sich auf denselben fortbewegen könne. Diesen engen Pfaden kommt aber auch die Aufgabe zu, als Abzugscanäle wirksam zu sein; und man kann sich demnach beiläufig ein Bild von dem Zustande machen, in welchem sich die Wege befinden, auf welchen man wohl oder übel sich fortzubewegen gezwungen ist.

Nur die an der erwähnten Hauptstraße des Ortes liegenden Häuser entbehren der sonst allgemein üblichen Umzäunung; sie sind gegen die Straße zu offen, und bilden eine Art von Markt oder Bazar, in dem Lebensmittel und Gegenstände des einfachen koreanischen Hausbedarfes feilgeboten werden. An beiden Enden erweitert sich die Hauptstraße zu offenen, freien Plätzen, an welchen etwa selchsmal monatlich eine Art von Markt, hauptsächlich in Bodenerzeugnissen, sich entwickelt.

Das einzige verfügbare Trinkwasser ist jenes, welches ein Bach liefert, der an dem koreanischen Orte vorbei bis zu dem japanischen oder Hafenorte fließt, wo er in die See mündet.

Die Umgebung von Gensan besteht aus fruchtbaren Ländereien, welche dem Feldbau dienstbar gemacht sind. Es unterliegt keinem Zweifel, dass bei einigermaßen besserer Bewirtschaftung hier unvergleichlich reichere Ernten gehalten werden könnten, als dies thatsächlich geschieht.

Während die koreanischen Einwohner von Gensan zum größten Theile kleine Gewerbe und Handwerke betreiben, von welch letzteren die Hutmacherei die bemerkenswertesten Erzeugnisse liefert, sind es die Japaner, welche den Handel in Händen haben. Die Bedeutung von Gensan hat aber in den letzten Jahren ebenso wie jene von Fusan durch die Eröffnung und den commerziellen Aufschwung von Chemulpo Einbuße erlitten.

Zur Ausfuhr gelangen hier hauptsächlich Häute, Galläpfel, Bohnen, Kupfer, Goldstaub, Seidencocons, getrocknete Fische, Rohseide, Reis, Hirse, Felle, Pelzwerk und Seegras. Eingeführt werden Baum- und Schafwollmanufacte, Anilinfarben und japanische Consumartikel. Bezüglich der zur Ausfuhr gelangenden Rohseide heißt es, dass dieselbe — nur in geringen Quantitäten vorkommend — viel zu grob ist, um auf besonderen Absatz rechnen zu können; sie gleicht in ihrem Äußeren der *Szechuen*-Seide. Vielleicht mag zu der geringen Qualität der koreanischen Seide beitragen, dass die Seidenwürmer auf den Blättern der Eiche aufgezogen werden. Die Eichen in der Umgebung von Gensan zeigen besonders große Blätter, 8—12″; der District von *An-Ving*, bei 20 englischen Meilen von Gensan entfernt, ist die einzige Localität, wo Seide in nennenswerter Quantität gewonnen wird. Die Ausfuhr in Rohseidenzeugen ist in Abnahme begriffen; während im Jahre 1881 an 6000 Stück zur Ausfuhr gelangten, sank dieser Export in den beiden folgenden

Jahren auf 4600 Stück. Unverarbeitete Rohseide im geringen Betrage von 30 Pikuls, dann Cocons, letztere vielleicht nur als Muster, erscheinen im Jahre 1881 zum letztenmale unter den ausgeführten Gegenständen.

An genaueren Angaben über die Gesammthandelswerte der Warenbewegung in Gensan stehen uns bisher im wesentlichen die folgenden zugebote. Der k. u. k. Consul Haas hat sich der Mühe unterzogen, diese Werte nach japanischen Berichten festzustellen, und unter Berücksichtigung der Schwankungen der Geldcourse in dem besprochenen Zeitraume die folgenden Mittelwerte zu berechnen.

Nettowerte des Gesammthandels von Gensan:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1881 | 871.797 $, | wovon | 436.392 $ Import, | 435.405 $ | Export |
| 1882 | 899.575 „ | „ | 434.103 „ „ | 465.472 „ | „ |
| 1883 | 734.035 „ | „ | 306.616 „ „ | 427.419 „ | „ |

Demgemäß beträgt der Ausfall, welcher auf die schon weiter oben angedeuteten Ursachen zurückgeführt werden darf, in den Gesammtwerten vom Jahre 1882 auf 1883 165.540 $ oder über 18%. Der Nettoimport während der gleichen Zeit zeigt Ausfälle von 32% und 35% im Jahre 1883 gegen die Jahre 1882 und 1881. Der Wert des Nettoimportes, nämlich der von dem Reexport, dem Bargeld und den Artikeln zu privatem Gebrauche der angesiedelten Japaner befreiten, eben angegebenen Totalsumme der Importwerte betrug:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre | 1881 ........... | 403.032 $ |
| „ „ | 1882 ........... | 383.082 „ |
| „ „ | 1883 ........... | 263.498 „ |

Ein besonders ungünstiges Jahr für den Handel von Gensan scheint das Jahr 1884 gewesen zu sein. In diesem Jahre bezifferte sich der Gesammtwert auf 264.457 $, wovon 165.744 $ Import und 98.713 $ Export.

Das Jahr 1885, für welches genaue, detaillirte Angaben uns nur für das erste Semester zugebote stehen, zeigt eine Besserung, indem für diesen Zeitraum der Gesammtwert 205.749 $, wovon 153.728 $ Import und 52.021 $ Export angegeben werden. In der That finden wir an anderer Stelle den Gesammtwert des Handels von Gensan für das ganze Jahr 1885 mit 564.053 $ netto angegeben, woraus der Schluss erlaubt ist, dass auch hier, wie in Fusan, das zweite Halbjahr das geschäftlich bewegtere ist.

Die Schiffahrt, welche dem Handel von Gensan dienstbar ist, ist nahezu ausschließlich japanischer Flagge. Der Schiffahrtsausweis für 1884 weist 22 Dampfer mit einem Gesammttonnengehalte von 11.374 *t* und 12 Segler mit 1027 *t* aus — alle ohne Ausnahme Japaner; im ersten Halbjahre 1885 besuchten 11 Dampfer von 6265 Tonnengehalt und 8 Segler von 643 Tonnengehalt, den Hafen von Gensan. Unter den Dampfern waren 10 Japaner und 1 deutsches Schiff, letzteres von 555 *t*.

Über die einzelnen Gegenstände des Handels von Gensan mögen folgende Angaben hier Platz finden.

Als Hauptimportartikel fungiren in Gensan sowie in den beiden anderen koreanischen Vertragshäfen: *Grey Shirtings*, *Victoria Lawns* und Anilinfarben. Von anderen Baumwollenzeugen, welche hier Absatz finden, sind die nennenswertesten *Barège*, *Lunsey* und *Damasks*; Türkischroth (*Turkish red cloth*), *Drills* und *T.-Cloths* sind wenig begehrt, und Wollenzeuge haben so gut wie gar keinen Markt hier.

Den *Grey Shirtings* (Calico) kommt der allererste Platz zu; ihre Werte bilden meistens mehr als die Hälfte jener der gesammten Einfuhr. Sie betrugen speciell

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1881 | 75.222 | Stück | im | Werte | von | 237.388 | $ |
| „ „ 1882 | 72.527 | „ | „ | „ | „ | 251.144 | „ |
| „ „ 1883 | 37.229 | „ | „ | „ | „ | 137.091 | „ |
| „ „ 1884 | 25.544 | „ | „ | „ | „ | 77.169 | „ |

Erstes Halbjahr 1885: 12.470 Stück im Werte von 36.511 $.

*Victoria Lawns* (*Batiste Claire*) ist der nächstwichtige Artikel, doch zeigt auch dieser einen Abfall:

1881 88.600 Stück, 1882 88.941 Stück, 1883 78.210 Stück, 1884 45.100 Stück im Werte von 29.170 $; erstes Halbjahr 1885 40.800 Stück im Werte von 25.610 $.

Eine hemerkenswerte Zunahme zeigen Anilinfarhen. Die Zunahme dieses Importes heruht auf der Thatsache, dass man in der koreanischen Bevölkerung vielfach davon abgeht, nur weiße Stoffe für die Bekleidung zu verwenden. Besonders das weibliche Geschlecht und Kinder tragen jetzt schon vielfach gefärbte Kleider. Nicht allein blasse und zarte, sondern auch lebhafte Farben, Roth, Grün, Blau, Scharlach, finden Anklang und Verbreitung. Eine Versammlung von Koreanern, namentlich der vermögenderen Classen, soll gegenwärtig schon ein ziemlich buntes Farbenspiel in der Bekleidung darbieten. Der Wert der nach Gensan zur Einfuhr gelangten Anilinfarben hat sich von 1881 auf 1883 verdoppelt; die Werte waren 1881 9019 $, 1882 17.125 $, 1883 18.007 $, 1884 8007 $; erstes Halbjahr 1885 1891 $. Die Qualität der eingeführten Farben soll sehr verschieden gewesen sein; neben vorzüglichen Artikeln vieles nahezu wertloses Zeug. Seit dem Jahre 1883 wendet man sich mehr dem Berlinerblau — *Prussian blue* — zu. Die in Japan erzeugten Anilinfarben sollen den Markt discreditirt haben. Berlinerblau kommt in etwa drei Schattirungen vor.

Baumwollenzwirn zeigte eine stetige Zunahme; auffällig erscheint das Fehlen von Nadeln in den Ausweisen über die eingeführten Gegenstände. Die Nadeln, welche man in Korea zu sehen bekommt, sind meist deutscher Provenienz; wahrscheinlich gelangen sie auf dem Landwege nach Korea, wohin sie aus China gebracht werden.

Von geringem commerziellen Belange erscheinen die aus Japan eingeführten nationalen Gegenstände; sie sind meistens für den eigenen Gebrauch der hier lebenden Japaner bestimmt und bestehen zum größten Theile aus Kleidungsgegenständen, Provisionen und Baumateriale. Wohl aber ist die Provenienz der meisten Einfuhrsgegenstände, welche die Hauptwerte des Handels bilden, insofern eine japanische, als diese Artikel von japanischen Kaufleuten und aus Japan mittelst ihrer koreanischen Filialen oder Geschäftsfreunde auf den koreanischen Markt gebracht werden.

Japanische Zündhölzchen werden in ziemlicher Menge eingeführt; doch waren sie bisher nicht imstande, das sehr beliebte österreichische Fabricat völlig zu verdrängen. Die japanischen Zündhölzchen, anfänglich ähnlich den sogenannten schwedischen oder feuersicheren erzeugt, haben das Vertrauen der Koreaner nicht zu gewinnen vermocht. Man sieht österreichische Zündhölzchen in allen Häusern, und meilenweit im Innern des Landes werden sie von Hausirern an den Mann gebracht. Die verbreitetsten sind jene der Firma

Pojatzi aus Deutschlandsberg in Steiermark. Die vielfarbigen Köpfchen und die netten Schächtelchen sind es hauptsächlich, denen sie ihre Verbreitung verdanken. In den Zollausweisen der Häfen findet man übrigens nur japanische und keine österreichischen Zündhölzchen ausgewiesen; die ersteren kommen über See direct aus Japan, die letzteren aber meistens über Land aus China.

In der Ausfuhr kommt die größte Rolle den Edelmetallen zu. Gold und Silber werteten in den Ausfuhren der Jahre 1882 und 1883 318.573 $ und 303.206 $. Gold und Silber kommen vielfach vereinigt vor, und werden auf den Markt gebracht, ohne vorher getrennt worden zu sein. Die Declaration erfolgt dann gemeiniglich als Gold. Der Goldstaub wird zu Barren umgeformt, welche einen Stempel und eine Nummer erhalten. Die Goldfelder im Districte von Yung-Hing, nahe von Gensan, sollen vier verschiedene Handelsqualitäten von Gold liefern.

Rindshäute sind ebenfalls ein wichtiger Artikel der Ausfuhr, und zwar einer derjenigen, welche am meisten zu den Ausfuhrszöllen beitragen. Der Ausfuhrswert dieses Artikels betrug im Jahre 1885 28.744 $. Auch zeigt die Ausfuhr dieses Productes eine stetige Zunahme. Die Häute werden, so wie sie sind, an der Sonne getrocknet und dann mit allem anhaftenden Schmutze an die Exporteure verkauft. Eine Reinigung und Zubereitung, welche sie zur Verschiffung nach Europa fähig machen, wird erst in Nagasaki vorgenommen, wobei sie nicht weniger als 10% an Gewicht verlieren.

Auch hier mögen noch folgende Daten über Handel und Schiffahrt in den Jahren 1886 und 1887 nach den Angaben englischer Consulatsberichte ergänzend Platz finden.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | 1886 | 124.888 £ | 1887 | 116.570 £ |
| Ausfuhrswerte | 1886 | 13.940 „ | 1887 | 16.375 „ |

(der $ = 3 sh. 4 d. gerechnet).

Schiffahrtsbewegung.

Sowohl ein- als ausgelaufen im Jahre 1886: 30 Schiffe von 38.437 *t* Gesammtgehalt, sämmtlich Dampfer, und mit Ausnahme von 2 Dampfern von 896 *t* deutscher Flagge, sämmtlich Japaner.

1887: Sowohl ein- als ausgelaufen: 64 Schiffe von 42.433 *t* Gesammtgehalt, ausnahmslos von japanischer Flagge; und zwar 36 Segler von 3065 *t*, der Rest Dampfer.

## 20. Port Hamilton.

*NAUTILUS: 8. bis 9. Juni 1886.*

---

Die Inseln der Gruppe Nan-How im koreanischen Archipel, und zwar Sodo, Tuno-Do und ein drittes kleineres Eiland umschließen ein Becken von beiläufig zwei Meilen Länge, welches von den Engländern seit der am 10. Mai 1885 erfolgten militärischen Besitzergreifung (nach dem Namen des die englische Flotte in der ostasiatischen Station eben zu jener Zeit commandirenden Admirals) Port Hamilton genannt worden ist.

Westlich wird dieses Becken von der größten der früher genannten Inseln, nämlich von Sodo, begrenzt; gegen Nordosten liegt Tuno-Do und im Süden das dritte Eiland, welchem die Engländer den Namen *Observatory Island* gegeben haben.

Das Anlaufen von Port Hamilton bietet keine Schwierigkeiten dar. Die Inseln sind hoch und steil; es fehlt nicht an markanten Terrainformationen, welche die Orientirung erleichtern. Unter diesen sind *Triangle Peak* und *Sharp Peak* besonders hervorzuheben. Von den drei Einfahrten eignet sich die nördliche nur für kleinere Schiffe; Kanonenboote können zwischen Sodo und *Observatory Island* bequem durchfahren. Eine rothe Kegelboje liegt auf dem Ende der „$4^3/_4$ Faden Untiefe“, unter der Peilung Bold Point Ost $^3/_8$ Nord. Leuchtfeuer ist keines vorhanden. Der beste Ankerplatz liegt westlich von Tuno-Do, nahe bei den am Strande sichtbaren Ortschaften.

Die Inseln, welche Port Hamilton umschließen, sind continuirliche Hügelketten, beiderseits steil gegen die See abfallend; sie bestehen aus Sandsteinboden, welcher keine Bäume, sondern nur niederes Buschwerk trägt. Das Aussehen der Inseln ist deshalb ein kahles; nur die gegen das Becken zu gelegenen Abhänge in geschützterer Lage zeigen einige Stellen bebauten Bodens. Auf diesen steht meistens Weizen und Mais. Dringt man in das von der See aus so ärmlich und einförmig aussehende Buschwerk ein, so wird man von reichem Blumenwuchs überrascht; besonders fallen die vielen im Freien wild wachsenden und ihre herrlichen Blüten zeigenden Camelien auf.

Dagegen wird man von vielen Schlangen und zahllosen Insecten, namentlich Tausendfüßlern und Gelsen, belästigt.

An dem Strande der beiden größeren Inseln gelegen, erblickt man vier kleine Ortschaften; sie bestehen aus höchst ärmlichen, niederen Hütten, im ganzen etwa 100 an der Zahl, dicht aneinander gedrängt, aus Holz und Lehm erbaut, mit den halbrunden, in Korea überhaupt sehr gewöhnlichen Strohdächern. Jede einzelne Hütte mit dem zu ihr gehörigen Vorhofe ist mit einer mannshohen, aus Lehm und Stein gefügten Mauer umschlossen. Schmale Fußsteige führen zwischen diesen Mauern hindurch. Armut und Unreinlichkeit bilden das Gepräge dieser elenden Ortschaften, welche sich untereinander ebensowenig unterscheiden, wie die Häuser, aus welchen sie bestehen. Die Bewohner dieser Ortschaften, der Zahl nach auf etwa 2000 Seelen geschätzt, fristen ihr Dasein hauptsächlich von den kümmerlichen Erträgnissen des schwach bebauten Bodens und theilweise wohl auch vom Ergebnisse einiger Fischerei; sie stehen, soviel bekannt, eigentlich in gar keiner Verbindung mit dem benachbarten, kaum 30 Seemeilen entfernten Festlande.

Auf *Observatory Point* haben sich die Engländer heimisch gemacht. Die wichtige strategische Lage des Hafenbeckens war es, zwischen dem Gelben und dem Japanischen Meere, welche die militärische Besitzergreifung der Inselgruppe durch die Engländer veranlasste; in politischer Richtung wurde eine Oberhoheit nicht beansprucht, und es mengten sich die Engländer in gar keiner Weise in das Leben und die Angelegenheiten der wenigen eingebornen Bewohner der Inselgruppe; nur der von dem inselumschlossenen Becken dargebotene gute Hafen war ihnen von Wichtigkeit, und zur steten Bewachung dieses Hafens unterließen sie es nicht, ein kleines militärisches Etablissement daselbst zu gründen. Dieses befindet sich, wie eben erwähnt, auf *Observatory Island.*

Am südlichen Abhange der Insel stehen in drei übereinander liegenden Reihen Baracken als Wohngebände für die aus 5 Officieren und etwa 100 Mann bestehende fixe Garnison; abgesondert von den für die Mannschaft bestimmten Gebäuden, stehen die Pavillons für die Officiere und geräumige Vorrathshäuser. Eine der Baracken hat den speciellen Zweck, als Spital zu dienen. Die gesammten aus Holz hergestellten Bauten wurden in Hongkong gezimmert und an Ort und Stelle nur zusammengefügt. Die Gebäude zeigen einen erhöhten Estrich und tragen Blechdächer. Die englischen Officiere fanden diese Wohnräume mehr für die sommerlichen Verhältnisse als für den ziemlich strengen Winter des Ortes passend; während nämlich die Ventilation der Gebäude eine vorzügliche sein soll, erwiesen sich die Häuser als sehr kalt und schwer heizbar für den Winter.

Ein großes Magazin enthält das schwere Material für die vorkommenden Falles zu errichtenden Seeminensperren und Barricaden; die Schießwolle für die Ladung der Minen ist in einer natürlichen Felsenspalte aufbewahrt, welche ein Thor als Verschluss bekommen hat.

Das englische Lager auf *Observatory Island* zeigt, wie jede englische Niederlassung, das hervorragende Geschick der Engländer, überall das Leben so erträglich als nur möglich zu gestalten; breite und gute Wege, sowie Baumpflanzungen sind im Bereiche des kleinen Lagers im Entstehen, Dämme und Erdanschüttungen wurden nicht gespart, und ein geräumiger *Lawn Tennis-* und ebenso ein *Criquet*-Platz fehlen nicht.

Ein guter Weg führt zu der optischen Signalstation, von welcher die Insel ihren Namen bekommen hat. Eine elektrische Telegraphenstation war ebenfalls auf diesem Eilande etablirt; man hatte den Aufwand von 80.000 £

nicht gescheut, um Port Hamilton mit Shanghai in submarine telegraphische Verbindung zu bringen. Doch war zur Zeit, als NAUTILUS den Hafen besuchte, das submarine Kabel auf etwa 100 Seemeilen von Port Hamilton havarirt worden oder gerissen, und man beabsichtigte damals nicht, die Verbindung wieder herzustellen.

Directe militärische Vertheidigungsmittel, wie Batterien, Forts u. dergl., waren im Port Hamilton keine errichtet worden; die Vertheidigung des Hafens war Sache der Schiffe und der eventuell zu legenden Minenlinien. Für diese letztere Arbeit standen stets speciell zwei Dampfbarkassen, außer den Mitteln der eben anwesenden Schiffe, zur Verfügung. Ein kleiner Bootshafen war im Westen von *Observatory Island* angelegt worden.

Port Hamilton hat vorläufig gar keine eigenen Ressourcen. Die Verpflegung der kleinen Garnison ist immer von den Schiffen abhängig, welche den Hafen von Nagasaki aus in regelmäßigen Zwischenräumen besuchen. Selbst gesundes Trinkwasser fehlt, und die Garnison erhält destillirtes Wasser von den Schiffen, ebenso wie die anderen Lebensmittel. Um nicht ausschließlich auf conservirte Nahrungsmittel angewiesen zu bleiben, hat man einen Vorrath von Schlachtvieh angeschafft und für diese Thiere einen ausgedehnten Weideplatz auf der Insel Tuno-Do erworben. Alle Gründe, welche die Engländer für die Errichtung der Baracken u. s. w. brauchten, sind der Bevölkerung in regelmäßiger Weise abgekauft oder in Pacht übernommen worden.

Mit den Eingeborenen besteht so gut wie gar kein Verkehr; sie sind äußerst scheu und ängstlich; bei der Annäherung von Europäern fliehen sie wie aufgescheuchtes Wild und verstecken sich in ihren Wohnungen[1]. Ihre Zahl wird, wie bemerkt, auf etwa 2000 — alle Dörfer zusammengenommen — angegeben.

Wie schon erwähnt, hat England Port Hamilton vorläufig nur militärisch occupirt und scheint sich weiter nicht viel um die Dinge auf der Inselgruppe zu kümmern; aber wenn man sich die Geschichte Hongkongs vor Augen hält, das noch vor wenigen Jahrzehnten, genau so wie jetzt die Ortschaften um Port Hamilton, ein elendes, von gar keiner Seite beachtetes Fischernest war, und unter englischen Händen sich zu einem mächtigen Emporium gestaltet hat, so kann man sich der Reflexion kaum erwehren, dass vielleicht in einer nicht fernen Zukunft Port Hamilton, in ähnlicher Lage zu den koreanischen Vertragshäfen befindlich wie Hongkong zu den chinesischen *Treaty Ports*, sich zu einem zweiten bedeutenden Stützpunkte der englischen militärischen und commerziellen Macht in dem fernen ostasiatischen Meere entwickeln mag.

---

[1] *»The people are of Corean origin, primitive in manners, incurably lazy, and revoltingly dirty in their habits«*, schreibt ein Engländer.

# III. Japan.

## 21. Einleitendes und Allgemeines.

Mit der rastlosen Energie, welche einen der Grundzüge des japanischen Volkscharakters bildet, ist man in dem fernen östlichen Inselreiche, dem unbestreitbar interessantesten und zugleich anmuthigsten Lande der bewohnten Erde, seit einigen Jahren auch an die Aufgabe geschritten, die Kenntnis über die inneren Zustände und Verhältnisse Japans der Außenwelt zu vermitteln, und für Verbreitung dieser Kenntnis zu sorgen. Ein weitergehender Gegensatz, als er in dieser Richtung zwischen Japan und dem benachbarten alten asiatischen Culturreiche China besteht, ist kaum denkbar. Dort, in China, bestehen auch heute noch die erheblichsten Schwierigkeiten, ja die bare Unmöglichkeit, den Ort ausfindig zu machen, wo man befriedigende Auskunft erhalten könnte, wenn man die Fragen nach jenen Daten stellt, welche von einer staatlichen Statistik behandelt werden sollen und nur von dieser beantwortet werden können; aller Wahrscheinlichkeit nach sind diese Daten in China einfach nirgends und niemandem mit Sicherheit bekannt, und soweit sie bekannt sein sollten, werden sie als amtliches Geheimnis ängstlich behütet, und endlich verdient dasjenige, was allenfalls mitgetheilt wird, gewöhnlich nur wenig Vertrauen. Der Wunsch, die eigenen Zustände bekannt werden zu lassen, besteht eben in China nicht — wohl aber vielfach dessen Gegentheil. Hier, in Japan, sehen wir hingegen seit einer Reihe von Jahren eine umfassende, detaillirte amtliche Statistik im Entstehen, deren Chef seinen Sitz im kaiserlichen Cabinet hat, und welche Statistik den bewährtesten europäischen Mustern nachstrebt. Die japanische amtliche Statistik begnügt sich aber nicht damit, alle wissenswerten Daten und verwertungsfähigen Angaben gewissenhaft zu sammeln und das Material zusammenzutragen, aus welchem Regierung und Regierte ihre Schlüsse ziehen mögen: sie ist zugleich bestrebt, die Resultate ihrer Arbeiten auch der fremden, nicht japanischen Welt verständlich und dadurch zugänglich zu machen. Seit dem Jahre 1887 treten nämlich die statistischen Jahresberichte Japans zweisprachig in die Öffentlichkeit: Text und Tabellen werden außer in japanischer auch zugleich in französischer

Sprache abgefasst, d. h. in der von dem internationalen statistischen Congresse adoptirten gemeinsamen Sprache.

Es liegt uns der compendiöse und übersichtliche II. Band des officiellen »*Résumé Statistique de l'Empire de Japon, 1888*« vor[1]); wenn wir in unserem Capitel 7, als es sich darum handelte, einige allgemeine, orientirende Daten über China der Besprechung der chinesischen Vertragshäfen vorauszuschicken, unsere Verlegenheit bekennen mussten, in der Wahl der vielen und trotzdem dürftigen existirenden Angaben nach den relativ vertrauenswürdigsten zu suchen — so sehen wir in der eben genannten officiellen japanischen Publication eine derartige Fülle von interessantem Material vor uns, dass hier unsere Verlegenheit nur die sein kann, die Auswahl so zu treffen, dass der Umfang sich nicht über Gebür vergrößere, welchen wir — angesichts der Entstehungsursache und des Zweckes des vorliegenden Werkes — der Besprechung allgemeiner japanischer Verhältnisse und Zustände glauben widmen zu dürfen.

Dass wir überhaupt, trotz der jetzt schon so sehr reichen Literatur über Japan, einiges »Allgemeines und Einleitendes« vorausschicken zu sollen glauben, wollen wir gerne damit begründen, dass unseres Erachtens nach in unserer Heimat, und vielleicht in Europa überhaupt, Japan und die Japaner noch immer nicht jenen höchsten Grad von Beachtung gefunden haben, welchen Land und Volk vollauf verdienen; und es mag daher vielleicht eine gedrängte Einleitung, wie wir sie hier zu geben versuchen wollen, ihren Zweck schon dann erfüllen, wenn sie einen oder den anderen unserer Leser dazu anregt, sich mit der neueren, wie bemerkt, sehr reichen Literatur über Japan und dessen Bewohner einigermaßen zu befreunden. Wir können unbedenklich jedem, der sich diese Literatur zur Lectüre wählen wollte, den reichsten Genuss versprechen, sei es, dass er die strenger wissenschaftlich gehaltenen Werke, oder die impressionistisch gehaltenen Erzählungen von touristischen Reisenden, oder endlich ernstere Abhandlungen über einzelne Zweige japanischer Thätigkeit u. s. w. wählt — von jenen Lesern gar nicht zu sprechen, denen eine künstlerische Feder, wie z. B. jene unseres weltberühmten französischen Kameraden Pierre Loti[2]), die verschiedensten *res japonicae* im bezaubernden Lichte einer wahr-

---

[1]) Die Mittheilung dieses reichhaltigen Werkes danken wir der collegialen Liebenswürdigkeit unseres verehrten Freundes und Cameraden, k. u. k. Linienschiffslieutenants L. R. v. Jedina, Verfassers des soeben erscheinenden Werkes: »An Ostasiens Küsten und Fürstenhöfen«, Wien, Hölder. Dieses Werk beschreibt in fesselnder Weise die Reise des zuletzt (1887/89) in Ostasien stationirt gewesenen Schiffes S. M. Kriegsmarine, Corvette FASANA, und unterstützt die lebensvollen Schilderungen durch sehr zahlreiche, vorzügliche Original-Illustrationen.

[2]) Pierre Loti ist bekanntlich der Schriftstellername, welchen der französische Linienschiffslieutenant Julien Viaud angenommen hat. Seine Werke, meisterhafte Schilderungen fremder Länder und Völker, ihrer Sitten und Gebräuche, Lebensweise und Gewohnheiten, in Form anziehender Romane, haben den französischen Seeofficier in vergleichsweise kurzer Zeit weltberühmt gemacht. Das bedeutendste Werk über Japan, welches Pierre Loti veröffentlichte, führt den Titel: »Madame Chrysanthème«. Jüngeren Datums sind die »*Japoneries d'Automne*«. — Neben Jules Barbier, Henry Becque, Ferdinand Brunetière, Ferdinand Fabre, Henry Houssaye, Ernest Lavisse, Eugène Manuel, Charles Nanroy, A. Regnault, André Theuriet, Paul Thureau-Dangin und E. Zola wurde Pierre Loti kürzlich als Candidat für den durch den Tod Emil Angiers erledigten Sitz in der französischen Akademie genannt. André Maurel, in einer literarischen französischen Zeitschrift, die Verdienste der verschiedenen Candidaten vergleichend und ihre Eigenart besprechend, sagt von Pierre Loti:

haft poetischen Verklärung vorführt. — In der fesselnden und reizenden Weise über Japan zu schreiben, wie der genannte französische Seeofficier, selbst wenn wir die außerordentliche Begabung besitzen würden, die hiezu erforderlich ist, müsste uns an dieser Stelle verwehrt bleiben; wir müssen im Gegentheile uns vorerst auf das trockene Gebiet der Zahlen begeben, welche aber auch ihre Sprache sprechen; — allerdings bleibt es immer eine recht unpoetische, wenn auch nichtsdestoweniger oft recht interessante Sprache.

Wir wollen also zunächst über die Größe und Bevölkerung des japanischen Kaiserreiches einige Angaben bieten, zuvor aber noch, den officiellen japanischen Aufstellungen folgend, die Maße anführen, in welchen wir uns später auszudrücken haben werden; — den zunächst allein erforderlichen Längenmaßen wollen wir sogleich, der Verwandtschaft des Stoffes halber, die übrigen **Maß- und Gewichtsbestimmungen anreihen.**

Die Einheit des japanischen Entfernungsmaßes ist das *Ri*. Dieses entspricht 3·9273[1]) *km* oder 2·4403 englischen Meilen.

Ähnlich wie andere Nationen haben auch die Japaner eine kürzere als die zu Lande gebräuchliche Entfernungseinheit für den Gebrauch zur See adoptirt. Die japanische „Seemeile“, wie wir das *Ri marin* nennen dürfen, hat 1·8518 *km* oder 1·1507 engl. Meilen; dieses Maß ist ein neueingeführtes, der europäisch-amerikanischen Seemeile (= der mittleren Minute des Meridianquadranten) identisch.

Geringere Längen werden in *tchô*, *ken* und *chakou* ausgedrückt.

Das *tchô* ist gleich 1·0909 *km*, d. i. 109·09 *m* oder 5·4229 engl. *chains*.

Das *ken* ist gleich 1·8182 *m* oder 1·9884 *yards*.

Das *chakou* ist gleich 3·0303 *dm*, also 0·30303 *m* oder 11·9305 engl. Zoll.

Das *tchô* ist also gleich 60 *ken*, das *ken* gleich 6 *chakou*.

Bei den höheren Einheiten gehen 36 *tchô* auf 1 *ri*.

Das streng decimale System des chinesischen Maßwesens ist also, wie wir sehen, in das japanische Maßwesen nicht übergegangen; wir finden hier dem duodecimalen, oder wenn man will, dem sexagesimalen Systeme jenen gebürenden Vorzug eingeräumt, welchen bekanntlich manche Mathematiker auch für ein neu einzuführendes Zahlensystem an Stelle unseres dekadischen Zahlensystemes gewahrt wissen möchten.

Aus den Längenmaßen ergeben sich die folgenden Flächenmaße:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 Quadrat-*Ri* | = | 15·4235 $km^2$ | oder | 5·9552 Quadratmeilen (engl.). |
| 1 *tchô* | = | 99·1736 *a* | „ | 2·4507 *acres* |
| 1 *tan* | = | 9·9174 *a* | „ | 0·2451 „ |
| 1 *tsoubo* | = | 3·3058 $m^2$ | „ | 3·9538 Quadrat-*Yards*. |

---

*„Grâce à Pierre Loti, l'âme française s'est enrichie de sensations nouvelles et de sentiments inconnus. A notre époque curieuse et blasée, ce n'est pas une mince gloire d'avoir ouvert sur le monde une fenêtre dorée par laquelle entrent les parfums subtils dont les générations futures se réjouiront longtemps, abondemment — que d'avoir trouvé une source de beauté que nous ignorions.“*

[1]) Wir finden in dem bekanntlich höchst gewissenhaft gearbeiteten „Almanach der k. u. k. Kriegsmarine 1890“, pag. 29, das japanische Ri mit 3910 *m* angegeben. Wir können nur wiederholen, dass obige Angabe von 3927·3 *m* aus dem

Hier finden wir, dass 300 Einheiten der untersten Ordnnng, nämlich 300 *tsoubos*, gleich einer Einheit der nächst höheren Ordnung, d. i. einem *tan* gleich sind: von den *tans* geben aber zehn ein *tchô*. Dieses Landmaß, der Flächen-*tchô*, ist aber ein selbständiges Maß, nnd — wie eine einfache Rechnung zeigt — nicht gleich dem Quadrat der Längeneinheit *tchô*, welches Quadrat 119·0062 *a*, und nicht, wie oben angegeben, 99·1736 *a* enthalten würde. Es ist deshalb wohl auch nicht zu billigen, dass das Landmaß „*tchô*“ mit *tchô carré* übersetzt wird; im japanischen Texte bemerken wir auch sofort, dass für die beiden *tchôs* wesentlich verschiedene Schriftzeichen zur Anwendnng kommen.

Bei den Hohlmaßen ist die decimale Untertheilnng festgehalten. Hier ist

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 *kokou* | = | 180·3907 *l* | = | (englisch) | 39·7033 Gallonen oder |
| | | | | | 4·9629 *bushels*, |
| 1 *to* | = | 18·0391 „ | = | „ | 3·9703 Gallonen oder |
| | | | | | 1·9851 *peck*, |
| 1 *chô* | = | 1·8038 „ | = | „ | 1·5881 *quart* oder |
| | | | | | 0·1985 *peck*, endlich |
| 1 *gô*[1]) | = | 0·1804 „ | = | „ | 1·2706 *gill* oder |
| | | | | | 0·0199 *peck*. |

Von den zweifach angegebenen englischen Maßen sind die zuerst genannten die Hohlmaße für Flüssigkeiten, die zweiten jene für trockene Gegenstände (Getreide, Samen n. s. w.).

Die japanischen Gewichte sind die folgenden:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 *kwan* | = 3·7565 *k* | = | 8·2817 p. | *avoir du poids*, |
| | | | 10·0646 „ | Troy-Gewicht; |
| 1 *kin* | = 6·0104 *hg* | = | 1·3251 „ | *a. d. p.*, |
| | | | 1·6102 „ | T. G.; |
| 1 *mommé* | = 3·7565 *g* | = | 2·1201 | *drams a. d. p.*, |
| | | | 2·4155 | *pwt. T. G.* |

Wir sehen auf den ersten Blick, dass 1000 *mommé* = einem *kwan* sind; von den *kin* aber geben etwas eigenthümlicherweise $6^1/_4$ einen *kwan*.

Für den allgemeinen Wertmesser, das Geld, bildet in Japan der *Yen*, ein Silberthaler, gegenwärtig die gesetzliche Grundeinheit. Bei der Feststellnng dieser nenen Münzeinheit wurde der englische Hongkong-Dollar znm Mnster genommen, was den Feingehalt nnd das Silbergewicht betrifft; der theoretische Wert des Yen wäre daher 5 Francs oder 4 sh.; der Wert des *sen*, d. i. des Hunderttheils des Yen, wäre ebenso 5 cent. oder 0·48 pence; aber nachdem Japan — mit Rücksicht anf die Währnngsverhältnisse der übrigen großen asiatischen Handelsstaaten: China, Siam, Ostindien — die Silberwährnng zur gesetzlichen Landeswährnng gemacht hat, oder rich-

früher genannten officiellen japanischen statistischen Werke entnommen ist. Dazu bemerken wir noch, dass auch Hübners statistische Tabellen (p. 32) das Ri mit 3927 *m* angeben.

[1]) Bei Hübner (stat. Tab.) finden wir noch das *gô* in 10 *sai* à 10 *satsu* untergetheilt.

tiger, die von altersher in Japan bestandene Silberwährung beibehalten [1]) hat, so nnterliegt der Cours, d. i. die Kaufkraft des Yen gegenüber der Handelsstaaten mit Goldwährnng — England, Frankreich, Italien n. s. w. — den Schwankungen und Wertabnahmen, welchen in der nenesten Zeit Silber gegen Gold überall nnterworfen ist. — Beschränken wir uns auf den Vergleich mit dem englischen Geldwerte, so finden wir folgende mittlere Jahreswerte (ans sämmtlichen Tagesconrsen, nicht ans Maxima nnd Minima gerechnet) des Yen in den Jahren 1878—1886:

| | | |
|---|---|---|
| 1878 | 3 sh. | 9.4 d. |
| 1879 | 3 „ | 8·0 „ |
| 1880 | 3 „ | 8·9 „ |
| 1881 | 3 „ | 8·4 „ |
| 1882 | 3 „ | 8·8 „ |
| 1883 | 3 „ | 7·9 „ |
| 1884 | 3 „ | 7·9 „ |
| 1885 | 3 „ | 6·0 „ |
| 1886 | 3 „ | 3·2 „ |

Nachdem wir durch das Vorstehende in die Lage gesetzt sind, in japanischen Maßen sprechen zu können, mögen folgende Angaben hier ihren Platz finden.

Das Inselreich Japan besteht aus den drei Hauptinseln: *Hondo* (wörtlich der „Hapttheil“ bedentend, meistens mit dem Namen Nipou oder Niphon bezeichnet, welcher Name aber eigentlich nicht dieser Insel speciell zukommt, sondern Japan bedeutet); dann Sikok oder Sikokou, Kinsiu, nnd Yeso. Nebstdem werden 520 kleinere Inseln und Eilande gezählt, wenn man sich auf jene beschränkt, welche entweder mindestens einen Umfang von 1 *ri* haben, oder, wenn noch kleiner, dennoch bewohnt sind. Von diesen Nebeninseln werden 189 zn Hondo, 74 zu Sikok, 213 zu Kiusiu gezählt. — Das Hokkaido, d. i. die Insel Yeso, wird als Colonie angesehen; 44 kleinere Inseln gehören zum Bereiche von Yeso.

Über die Größe dieser Landestheile sagt uns die amtliche japanische Statistik [2]) das Folgende:

---

[1]) Bekanntlich war zur Zeit, zu welcher die Amerikaner nnd Europäer mit Japan in Handelsverkehr zn treten begannen (Decenninm 1850—1860) der *boo*, eine in rechteckiger Form geprägte Silbermünze, die Geldeinheit Japans. Wertmesser war aber im allgemeinen nicht das Geld, sondern der Reis, nnd wir finden z. B. in älteren Werken das Einkommen der einzelnen Fürsten und Herren immer in *kokous* Reis, nie in Geld angegeben. Neben den Silber-*boos* gab es von Stücken im Werte von zwei *boos* an, anch Goldmünzen, von welchen die *nji-boos* — Zweibnstücke — die bekanntesten waren. Doch war in dem — von der Außenwelt damals abgeschlossenen Lande — die Wertrelation von Silber zu Gold eine wesentlich andere, als auf der übrigen Welt; Gold war in Japan beispiellos billig, nnd das Aufkaufen und Ansführen von Goldmünzen und Gold überhaupt war das lncrativste unter den Geschäften, welche die Fremden znerst eingingen. Natürlich brachte die fieberhafte Nachfrage nach Gold recht bald die beiden Metalle in die damals anderwärts bestehende conventionelle Wertrelation.

[2]) Als Quellen werden angegeben: Ein Memoire über den japanischen Landes-Kataster von Dissokourokon und die große japanische Karte im Verhältnisse von 1 : 36.000, von T. Ynô, im Jahre 1818—1829 angefertigt. Für das dem Kataster noch

| | Hauptinseln | Nebeninseln | Im ganzen |
|---|---|---|---|
| Hondo............ | 14.492·21 | 198·32 | 14.690·53 Q.-*Ri* |
| Sikok ............ | 1.151·24 | 29·43 | 1.180·67 „ |
| Kiusiu ............ | 2.311·86 | 515·94 | 2.827·80 „ |
| Yeso............ | 5.056·78 | 1.038.58 | 6.095·36 „ |
| Im ganzen.... | 23.012·09 | 1.782·27 | 24.794·36 Q.-*Ri*. |

In Percenten der Gesammtgröße des Reiches ausgedrückt, entfallen somit bei Einrechnung der Nebeninseln: 59·25 % auf Hondo, 4·76 % auf Sikok, 11·41 % auf Kiusiu, 24·58 % auf Yeso.

Die Gesammtgröße des japanischen Kaiserreiches (nach Obigem gleich 382.324 $km^2$) übertrifft also die Größe des großbritannischen Inselreiches (314.956 $km^2$) nicht unwesentlich, und ist etwa um die Größe Montenegros (9·030 $km^2$) kleiner als Norwegen (325.422 $km^2$) und Griechenland (64.689 $km^2$) zusammengenommen.

Bei der pelasgischen Beschaffenheit des Landes ist die Küstenentwicklung von besonderem Interesse. Über dieselbe liegen folgende Daten vor:

| | Hauptinseln | Nebeninseln | Im ganzen |
|---|---|---|---|
| Hondo........ | 1.952·88 | 753·31 | 2.706·19 *Ri* |
| Sikok ........ | 451·17 | 224·64 | 675·81 „ |
| Kiusiu........ | 861·18 | 1.544·21 | 2.405·39 „ |
| Yeso ......... | 583·33 | 658·39 | 1.241·72 „ |
| Im ganzen ... | 3.848·56 | 3.180·55 | 7.029·11 *Ri*. |

Über die Bevölkerungszahlen des japanischen Kaiserreiches entnehmen wir der amtlichen Statistik die folgenden Hauptdaten:

| Am 1. Jänner des Jahres | Bevölkerungszahl | männlichen Geschlechtes | weiblichen Geschlechtes |
|---|---|---|---|
| 1879 | 35,768.584 | 18,140.822 | 17,627.762 |
| 1880 | 35,929.060 | 18,208.890 | 17,720.170 |
| 1881 | 36,358.994 | 18,423.274 | 17,935.720 |
| 1882 | 36,700.118 | 18,598.998 | 18,101.120 |
| 1883 | 37,017.302 | 18,755.242 | 18,262.060 |
| 1884 | 37,451.764 | 19,954.770 | 18.496.994 |
| 1885 | 37,868.987 | 19,157.877 | 18,711.110 |
| 1886 | 38,151.217 | 19,300.261 | 18,850.956 |
| 1887 | 38,507.177 | 19,451.491 | 19,055.686 |

Diese Zahlen zeigen ein constantes Anwachsen der Bevölkerung Japans in einem Percentualverhältnisse, welches für den in Betracht gezogenen Zeitraum zwischen 0·44 und 1·18 schwankt. Das männliche Geschlecht überwiegt das weibliche an Zahl, doch ist der Unterschied von weniger als 3 % im Abnehmen begriffen.

nicht unterzogene Terrain wurden approximative Berechnungen nach verschiedenen Karten gemacht. Für die Provinzen: Izon, Sagami, Monssashi, Awa und Kazonssa standen neuere planimetrische Berechnungen seitens der geographischen Bureaus des Ministeriums des Innern zur Verfügung.

Die Bevölkernng vertheilte sich im Quinquennium 1883 — 1887 wie folgt auf die geographischen Hauptregionen Japans:

| | | 1. Januar | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1883 | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 |
| Centrales ........ | Hondo oder Nipon | 14,212.294 | 14,399.564 | 15,588,710 | 14,721.529 | 14,889.659 |
| Nördliches ....... | | 5,489.010 | 5,573.659 | 5,633.969 | 5,701.271 | 5,792.196 |
| Westliches ....... | | 8,704.652 | 8,775.661 | 8,873.053 | 8,894.200 | 8,897.403 |
| Das ganze „ | | **28,405.956** | **28,748.884** | **29,095.732** | **29,317.000** | **29,579.258** |
| Sikok .................... | | 2,690.414 | 2,716.732 | 2,789.342 | 2,750.600 | 2,768.229 |
| Kiusiu .................... | | 5,737.043 | 5,795.173 | 5,829.701 | 5,868.319 | 5,933.454 |
| Yeso .................... | | 183.849 | 190.938 | 204.174 | 215.293 | 226.236 |

Man ersieht aus diesen Zahlen, dass die Bevölkerungszunahme im ganzen Lande in ziemlich gleichmäßiger Weise stetig fortschreitet.

Die amtliche Statistik unterscheidet in der Bevölkerung drei Geburtsclassen — im französischen Texte mit „castes“ übersetzt — nämlich die *Kwazokou* oder den höheren Adel, die *Sizokou*, d. i. den niederen oder Krieger- und Beamtenadel, nämlich die ehemaligen *Samouraï* und deren Abkömmlinge, endlich die einfachen Staatsbürger — „*simples particuliers*“ nennt der französische Text die Mitglieder dieser großen Majorität, für welche vielleicht der Ausdruck *citoyens* zutreffender wäre. Das gegenseitige Zahlenverhältnis der Familien und Familienangehörigen dieser drei Bevölkerungsclassen ist nicht ohne Interesse. Man zählte:

| Im Jahre | *Kwazokou* | | *Sizokou* | | Unadelige | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Familien-häupter | Familien-mitglieder | Familien-häupter | Familien-mitglieder | Familien-häupter | Familien-mitglieder |
| **1879** | 464 | 2661 | 404.389 | 1,428.968 | 7,032.893 | 26,414.331 |
| **1880** | 489 | 2584 | 403.812 | 1,434.674 | 7,105.138 | 26,660.631 |
| **1881** | 484 | 2662 | 425.658 | 1,508.230 | 7,204.960 | 27,216.971 |
| **1882** | 487 | 2717 | 425.881 | 1,505.943 | 7,258.608 | 27,506.443 |
| **1883** | 500 | 2753 | 427.049 | 1,503.063 | 7,297.332 | 27,786.565 |
| **1884** | 496 | 2767 | 424.915 | 1,520.723 | 7,388.259 | 28,114.567 |
| **1885** | 521 | 2829 | 424.112 | 1,514.092 | 7,451.366 | 28,476.029 |
| **1886** | 525 | 2894 | 426.119 | 1,522.164 | 7,473.018 | 28,726.497 |
| **1887** | 533 | 2897 | 424.326 | 1.515.945 | 7,493.123 | 29,070,353 |

Bemerkenswert ist, dass die Wohnsitze der Familien des höheron Adels sich beinahe durchwegs nm das Centrnm des Reiches drängon; nicht eine einzige der 533 höheren Adelsfamilien hat (im Jahre 1887) ihren Wohnsitz auf Yeso, dem Colonialboden, noch aber auf Sikok; nur eine einzige solche Familie entfällt auf das nördliche Hondo, nur 9 auf Kiusiu, während 63 dem westlichen nnd 458 dem centralen Theile von Hondo angehören. Der niedere Adel, die *Sizokou*, kommen hingegeu relativ am zahlreichsten auf Kiusiu vor, wo wir 154.950 solcher Familien finden, gegen nur 110.097 im centralen, 49.043 im nördlichen, 73.951 im westlichen Hondo; 31.257 auf Sikok und endlich 5028 im *Hokkaïdo*, d. i. auf Yeso.

Dio Bevölkerungsdichte Japans ergibt sich mit 1553 Einwohnern für das Quadrat-*Ri* oder etwa 100 Einwohnern für den Quadrat-Kilometer; es ist das die Bevölkerungsdichte, wie sie unsere Markgrafschaft Mähren aufweist. Doch ist diese Mittelzahl sehr ungünstig influencirt durch die Einbeziehung des Hokkaïdo, wo nur 37 Einwohner auf das Quadrat-*Ri* entfallen, also etwas über 2 Einwohner auf den Quadrat-Kilometer. — Am dichtesten bevölkert ist das westliche Hondo mit 2562 Einwohnern auf dem Quadrat-*Ri* (etwas dichter als die preußische Rhoinprovinz), dann folgt das centrale Hondo mit 2423 Einwohnern auf dem Quadrat-*Ri* und Sikok mit 2345 Einwohnern auf dem Quadrat-*Ri* (etwas weniger dicht als die preußische Rheinprovinz), Kiusin mit 2098 Einwohnern auf dem Quadrat-*Ri* (etwas weniger dicht als die Bevölkerung der sächsischen Kreishauptmannschaft Bautzen), endlich das nördliche Hondo mit 1142 Einwohnern auf dem Quadrat-*Ri* (etwa das Bevölkernngsdichtigkeits-Verhältnis von Galizien mit Krakau).

Mehrere Tausend Japaner loben außer Landes; die Zahl der Fremden, welche in Japan leben, erreicht selhst hei Einrechnung der Chinesen, welche an zwei Drittheile der Fremden überhanpt ausmachen, gegenwärtig kaum die Hälfte der außer Landes befindlichen Japaner. Die bezügliche Statistik reicht nur bis zum Jahre 1885; sie zeigt uns folgende Hauptziffern:

Japaner im Auslande:

| | | |
|---|---|---|
| 1880 | 5.443 | Personen |
| 1881 | 6.096 | „ |
| 1882 | 6.826 | „ |
| 1883 | 7.725 | „ |
| 1884 | 8.896 | „ |
| 1885 | 11.580 | „ |

Von den letzteren 11.580 Personeu sind 9449 Personen männlichen und 2131 weiblichen Geschlechts. Es befandon sich von diesen 11.580 Personen:

| | |
|---|---|
| 1090 | in den Vereinigten Staaten, |
| 488 | „ England, |
| 667 | „ Russland, |
| 170 | „ Frankreich, |
| 147 | „ Deutschland, |
| 2112 | „ China, |
| 4521 | „ Korea, |
| 2385 | „ anderen Ländern zerstreut. |

806 Männer mit 68 Frauen befanden sich im Dienste der japanischen Regierung außer Landes, 1022 Männer mit 17 Franen betrieben im Auslande

Studien; 2392 Männer mit 358 Frauen oblagen im Auslande verschiedenen Handelsgeschäften; der Rest, 5229 Männer und 1688 Frauen, dürfte auf Arbeiter, Diener u. s. w. entfallen.

Die Zahl der Fremden in Japan hingegen betrug:

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre | 1880 | 6764 |
| " " | 1881 | 6007 |
| " " | 1882 | 7100 |
| " " | 1883 | 8350 |
| " " | 1884 | 7117 |
| " " | 1885 | 6807 |

Letztere Zahl vertheilte sich auf 621 Nordamerikaner, 1200 Engländer, 220 Franzosen, 318 Deutsche, 4071 Chinesen und 377 „Andere“. — Dem diplomatischen und Consularcorps gehörten 86 Personen an; 155 Fremde standen in japanischem Staatsdienste, 397 in privaten Engagements bei Japanern; 6169 Fremde entfielen auf den Handelsstand.

Unter den Thätigkeiten im japanischen Volke steht die Landwirtschaft weitaus an erster Stelle. Die Einzelheiten der hochentwickelten japanischen Landwirtschaft sind von Fachleuten eingehend studirt worden, und zahlreiche Publicationen vermitteln die Resultate dieser Studien denjenigen, welche sich um die Landwirtschaft im besonderen interessiren. Wir beschränken uns darauf, hier folgende unter den bemerkenswertesten einschlägigen Veröffentlichungen zu nennen: die Berichte des fachmännischen Begleiters der k. u. k. Expedition nach Ostasien und Südamerika, Dr. Syrski; das treffliche Werk von Dr. Georg Liebscher: „Japans landwirtschaftliche Verhältnisse (Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1882), endlich „Die Landwirtschaft Japans, ihre Gegenwart und Zukunft“ von dem Japaner Dr. Schinkizi Nagai (Dresden, G. Schönfelds Verlagsbuchhandlung).

Es ist uns selbstverständlich nicht möglich, hier auch nur in gedrängtester Kürze den Ausführungen zu folgen, welche diese Autoren über die gegenwärtigen Verhältnisse der japanischen Landwirtschaft geben, sowie den Rathschlägen Raum zu gönnen, welche aus diesen Ausführungen für die fernere Entwicklung und Verbesserung der japanischen Landwirtschaft folgen; doch dürfen wir der mehrerwähnten amtlichen Statistik einige Daten über die agriculturelle Production entnehmen, welche das stetige Fortschreiten derselben veranschaulicht.

Mit den Hauptartikeln des Landbaues, Reis und Getreide, waren nachstehende Bodenflächen bebaut, und zwar:

| Im Jahre | Reisfelder | Getreidefelder | |
|---|---|---|---|
| 1878 | 2,489.765·2 | 1,365.621·8 | Flächen-*tschos* |
| 1879 | 2,541.661.3 | 1,416.327·0 | " |
| 1880 | 2,562.460·4 | 1,432.344·2 | " |
| 1881 | 2,564.125·9 | 1,458.759·4 | " |
| 1882 | 2,580.255·4 | 1,468.694·5 | " |
| 1883 | 2,579.543·9 | 1,462.739·1 | " |
| 1884 | 2,605 720·8 | 1,485.779·3 | " |
| 1885 | 2,611.987·0 | 1,543.091·7 | " |

Der stetige Zuwachs in den solcherart bebauten Bodenflächen ist unverkennbar; ebenso nehmen die Erträgnisse zu. Diese betrugen:

| im Jahre | an Reis | an Getreide (vornehmlich Weizen, Gerste und Roggen) |
|---|---|---|
| 1878 | 25,282.540 | 9,411.460 *kokous* |
| 1879 | 32,418.924 | 9,890.908 „ |
| 1880 | 31,959.326 | 12,503.063 „ |
| 1881 | 29,971.383 | 10.507.983 „ |
| 1882 | 30,692.327 | 12,938.752 „ |
| 1883 | 30,671.492 | 11,763.846 „ |
| 1884 | 26,349.883 | 13,105.841 „ |
| 1885 | 34,158.169 | 11,935.467 „ |

Dass die stetige Zunahme der Erträgnisse nicht allein aus der Zunahme des bebauten Areals, sondern auch aus Verbesserungen in der Art der Bodenbewirtschaftung folgt, ist aus den nachstehenden Angaben über das mittlere Erträgnis für jeden *tan* Bodens zu entnehmen. Dieser mittlere Ertrag wird angegeben:

| für das Jahr | an Reis | an Getreide |
|---|---|---|
| 1878 | 1·02 | 0·69 *kokous* |
| 1879 | 1·28 | 0·70 „ |
| 1880 | 1·22 | 0·87 „ |
| 1881 | 1·17 | 0·72 „ |
| 1882 | 1·19 | 0·88 „ |
| 1883 | 1·19 | 0·86 „ |
| 1884 | 1·01 | 0·88 „ |
| 1885 | 1·31 | 0·78 „ |

Die Vertheilung der obigen Gesammtzahlen auf die einzelnen Theile des Landes (nördliches, centrales und westliches Hondo, Sikok, Kinsin und Yeso) liegt uns zwar, wenigstens für das Jahr 1885, ebenfalls vor; doch orientiren diese Theilsummen nicht in dem Maße, dass wir es für angezeigt halten würden, dieselben hier zu reproduciren. Hingegen wollen wir auf die außerordentlich orientirende Übersicht hinweisen, welche man durch einen Blick auf die graphischen Beilagen des oben erwähnten Werkes von Liebscher, bezüglich der örtlichen Vertheilung der Production an Gerste, Zuckerrohr, vegetabilischem Wachs, Lackbäumen und Reis mühelos gewinnen kann.

Die dem Landbau in nächster Beziehung stehenden Hausthiere — Rinder und Pferde — sind in nachstehender Anzahl vorhanden:

| Im Jahre | Rindvieh | Pferde |
|---|---|---|
| 1878 | 1,080.414 | 1,540.588 Stück |
| 1879 | 1,044.912 | 1,454.823 „ |
| 1880 | 1,124.564 | 1,605.543 „ |
| 1881 | 1,155.814 | 1,647.484 „ |
| 1882 | 1,159.750 | 1,640.523 „ |
| 1883 | 1,126.741 | 1,575.169 „ |
| 1884 | 1,093.471 | 1,564.993 „ |
| 1885 | 1,060.170 | 1,548.232 „ |

Die für das letztgenannte Jahr gegebenen Hauptzahlen vertheilen sich

| | bei Rindern | bei Pferden |
|---|---|---|
| auf Thiere heimischer Racen.......... | 1,050.129 | 1,546.819 |
| „ „ fremder Racen............ | 2.366 | 152 |
| „ „ gekrenzter Racen.......... | 7.675 | 1.261 |

Entgegen der vielfach verbreiteten irrigen Ansicht, daes in Japan, gleichwie in China, kein Fleckchen fruchtbaren Bodens unbebaut bleibe, constatirt ein Memoire des Ministeriums des Innern im Jahre 1888, dass weitläufige Areale „öffentlichen Eigenthums“ noch der Bebauung harren, ja dass diese Areale in ihrer Gesammtheit größer sind, als die im Privateigenthum befindlichen, parcellirten und emsig cultivirten Ackerflächen (46,669.000 *acres* oder circa 18,700.000 *ha* gegen 32,914.000 *acres* oder circa 13,200.000 *ha*[1]). Vor kaum einem Vierteljahrhundert beherrschte eben noch ein ausgebildetes, vielgegliedertes Feudalwesen das ganze Land; der rasche Übergang zu europäischen Formen des Landbesitzes hat aus den hörigen Pächtern freie Bauern gemacht, die früheren Naturalabgaben und persönlichen Leistungen in (anfänglich übermäßig hohe, auch jetzt noch sehr ansehnliche) Geldabgaben verwandelt; daraus hat sich ein Zustand entwickelt, welcher den kleinen und selbst den kleinsten Grundbesitz als die typische Form des landwirtschaftlichen Wesens in Japan erscheinen lässt, — so dass nur aus der außerordentlichen Genügsamkeit und zugleich Arbeitslust und Geschicklichkeit des japanischen Landmannes dessen erträgliche Lebensverhältnisse erklärt werden können. — In einem der bedeutendsten Werke[2]) über das moderne Japan, geschrieben von einem Japaner, der in Nordamerika seine Studien vollendet hat — Dr. phil. Yeiyiro Ono — wird folgendes Bild des Erträgnisses eines mittleren Kleinbesitzes von 5 *acres* (circa 2 *ha*) entworfen: Der Besitzer mit seiner Familie, einem besoldeten Knecht und vielleicht einem Pferde, mag 62—63 *hl* Reis ernten, welche mit etwa 140 *yen* bewertet werden können; dann an 20 *hl* Getreide, etwa 54 *yen*, und dazu vielleicht noch für 10 *yen* Nebenproducte. Von der so erhaltenen Summe braucht er aber an 40 *yen* für die Besoldung des Knechtes, den er nebenbei ernähren muss, an 20 *yen* für verschiedene Auslagen, und nicht weniger als 30 *yen* für die Grundsteuer — bei 2 *ha* Grundbesitz. Frau und Töchter spinnen und weben; für letztere Thätigkeit gibt jetzt das importirte Baumwollgarn das Material ab, während die Handspinnerei allmählich verschwindet; auch ziehen hie und da die weiblichen Familienglieder Seidenwürmer. Ein solcher Besitzstand, mit einem Reineinkommen von circa 114 *yen*, genügt — nach Yeiyiro Ono — dem japanischen Landmanne zur Fristung eines friedlichen und behaglichen Daseins; es bleiben noch viele, welchen dieser kleine Besitzer als „*a man of fortune*“ erscheint. Es gibt eben noch viel kleinere Grundbesitze, und

[1]) Allerdings entfällt der größte Theil dieser gewissermaßen erst zu besiedelnden öffentlichen Ländereien auf das Hokkaïdo (Yeso) und auf den in der Entwicklung gegen den Süden zurückgebliebenen nördlichen Theil von Hondo. Dennoch zeigen obige Zahlenverhältnisse, dass für eine weitere Ausbreitung landwirtschaftlicher Thätigkeit in Japan Raum in reichem Maße vorhanden ist.

[2]) „*The industrial transition in Japan*“ by Yeiyiro Ono, Ph. Dr. (*University of Michigan*). Herausgegeben von der *American Economic Association*, im Januar 1890. — Der berühmte französische Nationalökonom Leroy-Beaulieu hat dieses Werk in der „*Revue des Deux Mondes*“ (1890, 3) in anerkennendster Weise besprochen und commentirt.

selbst diese werden oft nur im Pacht bewirtschaftet. Die Pächter geben beinabe zwei Drittel des Erträgnisses ab, dafür zahlt aber der Eigenthümer die hohen Grundsteuern.

Nächst dem Reis nnd dem Getreide sind nun allerdings für Japan auch manche andere Erzeugnisse von hoher Bedeutnng; leider sind aber die uns vorliegenden amtlichen statistischen Angaben über die Gesammtproduction Japans an Thee, Seide, Zucker, Salz, *saké* und *soya* eingestandenermaßen ziemlich unvollständig; in den beiden wichtigen zuerst genannten Artikeln kommt die Statistik zu Hauptsummen, welche sich wenig über die gesammte Exportmenge erhebt, trotzdem dass im Lande selbst sehr viel Seide verbrancht, und Thee allgemein genossen wird. — Wir übergehen demnach diese Daten vollständig.

Hingegen wollen wir noch einige Daten über die Ergebnisse des japanischen Bergbanes anführen. Die amtliche Statistik nnterscheidet zwischen den Producten von Bergwerken im Staatsbetriebe, und solchen im Betriebe von Privaten; es wird bemerkt, dass seit dem Jahre 1883/84 der Staat immer mehr und mehr Betriebe an die Privatindustrie abgegeben hat.

Die Production der hauptsächlichsten Bergbauartikel war die folgende:

*a*) Gold:

| | Im Staatsbetriebe | | | Durch Privatbetrieb | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1880/81 | 53.925 | *mommés* | 1880 | 29.392 | *mommés* |
| 1881/82 | 48.084 | „ | 1881 | 33.129 | „ |
| 1882/83 | 44.157 | „ | 1882 | 28.298 | „ |
| 1883/84 | 39.111 | „ | 1883 | 41.084 | „ |
| 1884/85 | 35.227 | „ | 1884 | 38.006 | „ |
| 1885/86 | 34.007 | „ | 1885 | 39.078 | „ |

*b*) Silber:

| | Im Staatsbetriebe | | | Durch Privatbetrieb | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1880/81 | 1,574.482 | *mommés* | 1880 | 1,182.494 | *mommés* |
| 1881/82 | 2,264.652 | „ | 1881 | 2,498.353 | „ |
| 1882/83 | 2,395.906 | „ | 1882 | 2,238.650 | „ |
| 1883/84 | 3,632.772 | „ | 1883 | 2,802.041 | „ |
| 1884/85 | 1,246.836 | „ | 1884 | 4,860,211 | „ |
| 1885/86 | 1,209.282 | „ | 1885 | 5,146.902 | „ |

*c*) Kupfer:

| | Im Staatsbetriebe | | | Durch Privatbetrieb | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1880/81 | 67.798 | *kwans* | 1880 | 1,177.398 | *kwans* |
| 1881/82 | 71.225 | „ | 1881 | 1,201.246 | „ |
| 1882/83 | 85.936 | „ | 1882 | 1,411.692 | „ |
| 1883/84 | 181.685 | „ | 1883 | 1,624.924 | „ |
| 1884/85 | 48.477 | „ | 1884 | 2,321.813 | „ |
| 1885/86 | 1.990 | „ | 1885 | 2,808.881 | „ |

*d*) Eisen:

| | Im Staatsbetriebe | | Durch Privatbetrieb |
|---|---|---|---|
| 1880/81 | 1,107.551 *kwans* | 1880 | 3,208.378 *kwans* |
| 1881/82 | 1,188.011 „ | 1881 | 3,112.005 „ |
| 1882/83 | 293.231 „ | 1882 | 2,950.352 „ |
| 1883/84 | 1,385.953 „ | 1883 | 2.570.031 „ |
| 1884/85 | 1,283,632 „ | 1884 | 1,879.156 „ |
| 1885/86 | 827.408 „ | 1885 | 977.792 „ |

*e*) Steinkohle:

| | Im Staatsbetriebe | Durch Privatbetrieb |
|---|---|---|
| 1880/81 | 46,870.405 *kwans* | 190,460.983 *kwans* |
| 1881/82 | 47,740.185 „ | 201,211.707 „ |
| 1882/83 | 48,667.330 „ | 201,522.027 „ |
| 1883/84 | 50,650.974 „ | 219,068.555 „ |
| 1884/85 | 70,541.558 „ | 235,873.405 „ |
| 1885/86 | 58,256.507 „ | 275,990.943 „ |

Auf dem industriellen Gebiete verfolgt man in Japan den Weg, den Fremden dasjenige abzulernen, was man für sich als brauchbar und nützlich zu erkennen weiß, und das Erlernte dann festzuhalten und den heimischen Verhältnissen anzupassen.

Ein sprechendes Beispiel hiefür bietet die rasche Entwicklung der Baumwollmanufactur, von welcher ein vorurtheilslos in die Ferne blickender Engländer, Consul P. Le Poer Trench, Anlass genommen hat, um seine Landsleute warnend auf die wesentlichen Veränderungen aufmerksam zu machen, welchen der japanische Markt rücksichtlich der Aufnahmsfähigkeit für englische Baumwollfabrikate wohl schon in kurzer Zeit entgegengeschritten sein wird.

Le Poer Trench legte seinen Deductionen die Angaben des japanischen Journals „*Fiji Shimpou*" zugrunde; diesen zufolge stehen an der Spitze der baumwollerzeugenden Provinzen: Kawachi, Mikawa und Settsu mit einer gemeinsamen Jahresernte von etwa $10^1/_2$ Millionen Pfund; diesen zunächst kommen Awari und Harima mit je anderthalb Millionen Pfund; dann Ise Totomi, Kai, Kii, Izumo, Izumi, Shimosa, Suwo, Mino, Tamba, Shinano, Iyo, Echigo u. a., wo die Ernten zwischen 400.000 und 700.000 Pfund betragen. Die gesammte Ernte des Rohmaterials wird nach officiellen Statistiken auf etwa 40 Millionen Pfund[1]) angegeben. Es

[1]) Die angegebenen Mengen beziehen sich auf die vom Samen bereits gereinigte und gekrempelte Baumwolle, bei welchen Proceduren das Gewicht des ursprünglichen Rohmateriales sich im Verhältnisse von 60 : 21 verringert.

Die officiellen japanischen Angaben über die Ernten an Baumwolle waren:

| | |
|---|---|
| für das Jahr 1878 | 118,958.000 Pfd. |
| „ „ „ 1879 | 174,555.000 „ |
| „ „ „ 1880 | 118,681.000 „ |
| „ „ „ 1881 | 120,679.000 „ |
| „ „ „ 1882 | 115,094.000 „ |
| „ „ „ 1883 | 139,511.000 „ |
| „ „ „ 1884 | 129,490.000 „ |

Es entsprechen diese Zahlen mittleren Jahresernten von 131,000.000 Pfd. ungereinigten oder 44,000.000 Pfd. gereinigten Rohstoffes.

steht nun wohl außer Frage, dass diese Menge nicht dazu ausreichen kann, den jährlichen Bedarf an Baumwollgespinsten und solchen Geweben für das Land zu decken; und dies erklärt auch den hervorragenden Platz, welchen Garne und Gewebe aus Baumwolle in der jährlichen Einfuhr des Landes einnehmen.

Nun kommt aber der *„Fiji Shimpo“* in seinen weiteren Ausführungen zum Nachweise, welchen Aufschwung im Laufe der letzten Jahre die Spinnereiindustrie in Japan genommen habe. Es wird gezeigt, dass 22 Fabriken mit 76.000 Spindeln thätig sind. Diese Fabriken sind vertheilt, wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Fabrik von Osaka | mit | 30.000 | Spindeln |
| „ „ Nagoya | „ | 4.000 | „ |
| „ „ Tamashima | „ | 4.000 | „ |
| „ „ Kagoshima | „ | 3.300 | „ |
| „ „ Hiroshima | „ | 3.000 | „ |
| „ „ Dojima | „ | 3.000 | „ |
| Fabriken von Aichi, Kawasaki, Kawabara Miye, Akayama, Miyagi, Nagasaki, Shimada, Enshu, Nozawa, Shimamura, Ichikawa, Hiaoji, Toyoi | mit je | 2.000 | „ |
| Eine kleinere Fabrik zu Kagoshima | „ | 720 | „ |
| | im ganzen | 76.020 | Spindeln |

Im Laufe der letzten 18 Monate vor Abschluss des Jahres 1887 wurden hiezu noch neu errichtet:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Fabrik zu Owari | mit | 10.000 | Spindeln |
| „ „ Naniwa | „ | 10.000 | „ |
| „ „ Hirano | „ | 5.000 | „ |
| „ „ Tokyo | „ | 50.000 | „ |
| „ „ Yawata | „ | 2.000 | „ |
| „ „ Temma | „ | 30.000 | „ |
| „ „ Wakayama | „ | 5.000 | „ |
| „ „ Nambu | „ | 5.000 | „ |
| | Im ganzen | 117.000 | Spindeln. |

Der Vergleich dieser beiden Zusammenstellungen zeigt die überraschende Thatsache, dass im Laufe von 18 Monaten die industrielle Thätigkeit zur Verarbeitung des Baumwollrohproductes sich mehr als verdoppelt hat, um 150% gestiegen ist. Es ist klar, dass, wenn diese Steigerung noch einige Zeit anhält, Japan nicht nur wird aufhören müssen, ein Aufnahmsmarkt für Baumwollmanufacte zu sein, sondern in die Reihe der Exportstaaten in diesem Artikel eintreten wird.

So befremdend eine solche Annahme auf den ersten Blick erscheinen mag, so verliert sie doch alle Unwahrscheinlichkeit, wenn man — wie P. Le Poer Trench dies thut — die Bedingungen, unter welchen sich in Japan die künftige Baumwollindustrie zu entwickeln hat, in Vergleich setzt mit den Bedingungen, unter welchen England sich im vorigen Jahrhunderte die gleiche Industrie erschuf. Da zeigt es sich nun vor allem, mit was für bedeutenden Schwierigkeiten England zu kämpfen hatte, um sich auf die Verarbeitung der Baumwolle einzurichten; das Rohmaterial musste über immense Distanzen her erst nach England verschifft werden; in der Heimat des Roh-

stoffes aber hatte man es längst zu einer höchst vollendeten Kunst der Weberei und Spinnerei gebracht; trotzdem nahm England den Kampf muthig auf und führte ihn zähe fort; und die genialen Erfindungen von Männern wie Hargreaves, Compton, Arkwright und Cartwright haben aus der englischen Baumwollmanufactur in weniger als einem Jahrhunderte den Grundpfeiler der industriellen Macht Englands geschaffen. Zur Zeit der Thronbesteigung Königs Georg III. — im Jahre 1760 — wurde der Wert der jährlichen Baumwollmanufactur Englands auf nicht mehr als 200.000 £ geschätzt; im Jahre 1867 betrug dieser Wert 71,000.000 £. So ungeheuere Resultate konnten in England unter ungünstigen Bedingungen erreicht werden. Nun sind aber die Bedingungen für Japan bezüglich einer großartigen Entwicklung seiner Baumwollindustrie durchaus die entgegengesetzten, nämlich äußerst günstige. Das Land ist den Productionsstätten des Rohstoffes vergleichsweise nahe gelegen, es erzeugt sogar selbst den Rohstoff, wenn auch bisher in einer für eine weitere Entwicklung der Industrie ungenügenden Menge; es verfügt über Arbeitskräfte, welche zu den billigsten gehören, aber zugleich unstreitig als die allergeschicktesten der Welt bezeichnet werden können; und es erfreut sich das Land inneren Friedens sowohl, als der denkbar besten Garantien für die Aufrechthaltung des Friedens nach außen. Eine steigende und in großen Verhältnissen fortschreitende Entwicklung dieser Industrie — sowie aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch so mancher anderen Industrien — ist also in Japan nahezu mit Bestimmtheit zu erwarten. — Schon der verhältnismäßig kurze Zeitraum, seit welchem die Japaner in Verkehr mit den Völkern Europas und Amerikas getreten sind, hat Beispiele genug geliefert, wie sehr es die Betriebsamkeit der Japaner versteht, dem entstehenden Verlangen nach japanischen Erzeugnissen durch eine staunenswerte Vermehrung in der Production entgegenzukommen.

Ein sehr beachtenswertes Beispiel dieser Art bildet der gegenwärtige Massen-Ausfuhrshandel in Artikeln des japanischen Kunstgewerbes. Wir werden an späterer Stelle, wenn wir die Handelsthätigkeit der japanischen Vertragshäfen detaillirt besprechen werden, den ziffermäßig erbrachten Nachweis dafür finden, dass die mannigfachen Erzeugnisse, welche die japanische Kleinkunst aus Bronze, Lack, Porzellan, Bambus, Stroh, Seide und Papier herstellt, es schon jetzt zu einer großen Bedeutung im japanischen Außenhandel gebracht haben, zu einer Bedeutung, welche noch jährlich in Zunahme begriffen ist. Aus dieser Thatsache allein erscheint uns der Schluss nicht ungerechtfertigt, dass die Japaner — bei der Emsigkeit, mit welcher sie alle technischen Fertigkeiten des Westens sich eigen zu machen trachten — bei ihrem natürlichen Geschick, ihrer Ausdauer in der Arbeit, — unterstützt von dem Reichthume des Landes an den für die Industrien nöthigen Rohmaterialien, in einer nicht fernen Zukunft in industrieller Beziehung nicht allein vollkommen von Europa und Amerika unabhängig sein, sondern auch zur Mitconcurrenz befähigt erscheinen werden.

Was die oben erwähnten Erzeugnisse der japanischen Kleinkunst anbelangt, so haben sie bekanntlich längst aufgehört, als Curiositäten betrachtet zu werden, welchen die Fremdartigkeit des Erzeugnisses den einzigen oder doch größten Theil seines Wertes verleiht. Man würde vielleicht sogar zu wenig sagen, wenn man alle diese hübschen und praktischen Sachen und Sächelchen einfach als Modeartikel bezeichnen wollte; sie erscheinen uns

vielmehr als eine Art von Gegenständen gewohnheitsmäßigen Bedarfes — eines Bedarfes an bescheidenem, aber echt künstlerisch gestalteten Luxus.

So anspruchslos und bescheiden die meisten dieser japanischen Kunstindustrieartikel sich auch geben, ihr Kunstwert ist ein unleugbarer; dafür ist schon die eine Thatsache beweiskräftig, dass das japanische Kunstgenre, seit dasselbe durch die Weltausstellungen — und ganz vornehmlich durch die Wiener Weltausstellung im Jahre 1873, auf welcher Japan hervorragend vertreten war — in den weitesten Kreisen bekannt geworden ist, in unverkennbarer Weise auf die Gestaltungen der europäischen Kunstindustrien befruchtend eingewirkt hat.

Dem Werte der europaischen Kleinkunst wird gewiss dadurch nicht Abbruch gethan, dass sie im Laufe der letzten Decennien viel von japanischer Art und Gestaltungsweise in sich aufgenommen hat; ebensowenig scheint uns der Wert der japanischen Kunst durch die von gelehrten Kunstkennern und Kunsthistorikern verbürgte Thatsache geschmälert, dass diese Kunst, trotz der Abgeschlossenheit des Landes, vieles von außen in sich aufgenommen hat, ja dass einzelne Zweige, wie z. B. die Bronzearbeit, gewissermaßen fertig von anderen Ländern — in diesem Falle von Korea — übernommen worden sein sollen.

Die besten und reichhaltigsten Aufschlüsse über die Geschichte, über das Werden der japanischen Kunst, sind — ebenso wie jene über die japanische Wissenschaft und deren Geschichte — noch ausständig. Wir meinen damit jene Aufschlüsse, welche wir, und wohl in nicht ferner Zeit, von den Japanern selbst erhalten werden. Japan sendet zahlreiche seiner Söhne nach den Bildungsstätten Europas und Amerikas; die beispiellose Begabung der Japaner für die Erlernung fremder Sprachen setzt diese Sendlinge bald in den Stand, unser Wissen sich anzueignen; das ihrige zu verstehen, ist für uns viel, sehr viel schwieriger. Wenn auch die Aneignung der japanischen Sprache keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bietet, so ist sie doch nicht genügend, um in die gewiss noch nicht vollständig gehobenen Schätze der alten Literatur Japans einzudringen; hiezu ist nebst der japanischen auch die chinesische Sprache erforderlich, und man weiß, was diese für Schwierigkeiten bietet; es kommt ja selbst der chinesische Gelehrte in seinem ganzen Leben kaum zu jenem Ziele, welches erst die Vorstufe für eigentliches Studium sein sollte: nämlich zur vollständigen Beherrschung von Sprache und Schrift. Deshalb glauben wir, dass es Japanern, welche in ihrer Jugend schon die Hauptschwierigkeiten des chinesischen Studiums überwunden haben, wenn sie dann einige Jahre dem Studium an europäischen oder amerikanischen Universitäten widmen, leichter als irgend welchen Europäern werden müsste, die alte japanische Wissenschaft zu erforschen, sie völlig aufzudecken und kritisch zu beleuchten. Bisher ist diese Richtung, so viel uns bekannt, von den in die Heimat zurückkehrenden japanischen, europäisch herangebildeten Studenten nicht eingeschlagen worden. Der Heimgekehrte soll jetzt meist zunächst durch praktische Thätigkeit im Staate, in der Administration, in Heer und Flotte, Schule, Industrie u. s. w. bethätigen, was er bei den Fremden gelernt hat. Ein scheinbar unfruchtbares Durchpflügen des alten, halbvergessenen Bodens eigener Wissenschaft erscheint vielleicht noch nicht an der Zeit. Doch mag diese Zeit kommen, und möglicherweise werden die Japaner einst ebenso viel Eifer an das Studium ihrer alten Schriftsteller wenden, wie wir an jenes der classischen griechisch-römischen Zeitperiode. Dann werden

die in europäischen Sprachen herangebildeten japanischen Gelehrten durch die Aufschlüsse, die sie uns in unseren Sprachen vermitteln werden, die Dankesschuld an die Culturen des Westens abtragen, und es wird klar werden, welcher Theil der japanischen Wissenschaft als von dem älteren Culturlande China übernommen, und welcher Theil als autochthon zu betrachten ist.

Wie die Kunst und Wissenschaft der Japaner, so ist auch ihre Sprache von dem Einschlage fremder Elemente keineswegs frei. Die Ursprache des Volkes, das *Yamato*, hat keinerlei Verwandtschaft mit dem Chinesischen; es ist eine agglutinirende, vielsilbige Sprache; von mancher Seite wird der Versuch gemacht, das *Yamato* den ural-altaischen Sprachen einzureihen, obwohl sich diesem Unternehmen ernste Schwierigkeiten sowohl in Bezug auf die Satzbildung, als auf das eigentliche Vocabularium entgegenstellen. Die alte japanische Sprache hat derjenigen, welche gegenwärtig im Lande gesprochen wird, seine harmonische Klangfülle, ohne schönfärberische Übertreibung jener der italienischen Sprache vergleichbar, die vollen Silben, die euphonischen Regeln und das Allgemeine der Syntax vererbt. Die Anordnung der Worte im Satze ist eine durchaus klare. Das Beiwort steht immer vor dem Hauptworte; die „Ergänzung“ (*régime* im Sinne der französischen Grammatik) kommt stets vor dem Zeitworte; es gibt keine Artikel, und sowohl die Fälle der Substantiva, als die Zeiten und Arten des Zeitwortes werden durch Suffixe ausgedrückt.

In voller Reinheit wird das alte *Yamato* — nach dem Zeugnisse Metchinkows — nur mehr an dem Hofe und außerdem von den, überhaupt auf das Kunstsinnigste erzogenen Damen der höheren — „Halbwelt“ wäre das am nächsten kommende europäische Synonym für den Ausdruck, den wir hier vergeblich suchen — gesprochen. (Vielfach will man in diesen Mädchen, für deren künstlichere und literarische Bildung und gesellschaftliche Stellung vielleicht die Hetären des classischen Griechenland den besten Vergleich bieten, die Nachfolgerinnen einer jetzt nicht mehr bestehenden Kaste von Priesterinnen des *Sinto*-Cultus sehen.)

Die weitaus überwiegende Menge des Volkes, sowohl die einfachen Schichten der ackerbautreibenden Landbevölkerung, als die gebildetere Bewohnerschaft der Städte, spricht aber nicht mehr das reine *Yamato*, sondern die sino-japanische Sprache, welche aus dem *Yamato*, als der sprachlichen Grundlage, und nebst dieser aus Worten zusammengesetzt ist, die aus dem Chinesischen übernommen wurden, obwohl sie jetzt, der größten Zahl nach, ganz anders ausgesprochen werden, als dieselben Worte in dem *Kuan-Hoa* oder Chinesisch der Mandarinen. Man hat kein Beispiel einer ähnlichen Durchdringung von zwei dem Wesen nach so gänzlich verschiedenen Sprachen; Élisée Réclus, dessen klarem Resumé über die Verhältnisse der japanischen Sprache wir hier im wesentlichen folgen, bemerkt, dass z. B. im Englischen sich die germanischen und romanischen Elemente verschmolzen haben, während in der sino-japanischen Sprache die Elemente chinesischen Ursprunges und das *Yamato* einander entgegengesetzt bleiben, gewissermaßen einander gegenüberstehen.

Sehr bemerkenswert ist die homogene Verbreitung der jetzigen japanischen Sprache über das ganze eigentliche Japan; auf den drei großen Inseln Kiusiu, Sikok und Nipon (Hondo oder Honshiu) nebst den zahllosen kleinen Inseln, welche zu diesen unmittelbar gerechnet werden können, gibt es nur eine Sprache; auf Yeso, wo die Japaner mit den Ainos in Berührung

stehen, und auch stellenweise Vermischung dieser beiden Völker stattgefunden hat, ist gleichwohl von dem Entstehen einer Mischsprache nichts bemerkt worden, sondern die Ainos, welche durch Heirat u. s. w. in das japanische Volk gleichsam übertreten, japanisiren sich vollständig, auch der Sprache nach. Eine Ausnahme kann allenfalls bezüglich der Sprache constatirt werden, welche die Bewohner der Liu-Kiu-Inseln sprechen; die Sprache dieses Volkes, obwohl der japanischen ähnlich, wird vom sprachwissenschaftlichen Standpunkte aus als eine selbständige Sprache angesehen; die japanische Silbenschrift wird auch von den Einwohnern der Liu-Kiue angewendet, und auch chinesische Worte sind in diese Sprache in nicht unbeträchtlicher Zahl durch die Gelehrten eingeführt, und von der Sprache aufgenommen worden.

Um die Sprache zu fixiren, wenden die Japaner verschiedene Schriftmethoden an. Im großen und ganzen kann man zwei Hauptgattungen der Schrift unterscheiden; die ältere, ihrem Ursprunge nach vor die Zeit chinesischen Cultureinflusses in Japan zurückreichend, besteht in Silbenschriften, und die erste den Japanern bekannt gewesene Schriftart soll die koreanische Silbenschrift gewesen sein [1]), nach welcher dann die eigenen japanischen Silbenschriften, im Laufe der Zeit sieben an der Zahl, gebildet, oder, wenn man will, erfunden worden sind. Die zweite Hauptgattung ist die ideologische chinesische Schreibweise. Durch Kenntnis und Annahme der chinesischen ideologischen Schriftzeichen sind die Japaner, wie so manche andere Völker des fernen Ostens, in den Stand gesetzt worden, die chinesische Sprache lesen zu können, ohne dieser Sprache mächtig sein zu müssen; es besteht diesfalls das gleiche Verhältnis zwischen Japanern und Chinesen, wie zwischen den Völkern Indo-Chinas und den eigentlichen Chinesen; Gegenstände und Begriffe, die in den einzelnen Sprachen gänzlich verschiedene Bezeichnungen im gesprochenen Worte haben, werden durch dasselbe ideologische Schriftzeichen zum Ausdrucke gebracht. Der Annamite, der Tonkinese, und ebenso der Japaner, ist also imstande, den Sinn eines chinesischen Schriftstückes zu erfassen, wenn er auch der chinesischen Sprache, der gesprochenen Sprache nämlich, völlig fremd gegenübersteht. Diesem nicht abzuleugnenden Vortheile, welchen die chinesische Schreibweise demjenigen bietet, der sich mit ihr vertraut gemacht hat, steht aber ebenso unzweifelhaft die außerordentliche Schwierigkeit gegenüber, welche mit der Erlernung einer genügenden Anzahl ihrer Schriftzeichen verbunden ist. Um die chinesische Schrift vollständig zu beherrschen, muss deren Studium unausgesetzt, das ganze Leben hindurch, fortgesetzt werden [2]); daher auch die (vielleicht bisher für die Erklärung des jahrtausendelang währenden Stillstandes in der chinesischen Cultur nicht vollends gewürdigte) Erscheinung, dass der chinesische Gelehrte eigentlich kaum je über das Studium des Mittels zu wissenschaftlicher Thätigkeit, nämlich über das Studium von Schrift und Sprache hinauskommen kann. Wer aber endlich die Sprache und Schrift meistert, vorausgesetzt, dass ihm sein Leben weiters Zeit bietet, mit

---

[1]) Hier könnte man eine Thatsache erblicken, welche einer Annahme unterstützend zuhilfe käme, die neuerdings Dr. Brauns (im Jahresberichte des Vereines für Geographie und Statistik zu Frankfurt) verfochten hat, dass nämlich die Japaner von den Koreanern abstammen.

[2]) Die Fälle sind deshalb auch nicht allzuselten, dass die höchsten literarischen (Prüfungs-) Grade in China erst im hohen Greisenalter errungen werden.

diesem schwer errungenen Handwerkszeuge auch noch an eigentliche, wirkliche Geistesarbeit zu schreiten, der schreibt wieder nur für die Wenigen, welche es in der Beherrschung der Sprache und Schrift wenigstens nahezu ebenso weit gebracht haben, oder bringen werden, wie er selbst. Für die Zwecke der Verständigung im täglichen Leben genügt nun naturgemäß eine beschränkte Anzahl der chinesischen ideologischen Schriftzeichen; aber auch die Erlernung dieser Zahl erscheint mühsam genug, wenn man erfährt, dass in den japanischen Elementarschulen 3000 solcher Schriftzeichen von den Kindern zu erlernen sind; wer auf Bildung Anspruch machen will, muss 8000 bis 10.000 solcher Schriftzeichen kennen, und das Drei- oder Vierfache der letzteren Zahl erschöpft noch gewiss nicht den gesammten Schriftschatz der chinesischen Gelehrtensprache.

Den Schwierigkeiten, welche die chinesische Schreibweise hinsichtlich der Verallgemeinerung ihrer Kenntnis im Volke bot, haben die Japaner, wie schon angedeutet, durch Erfindung von Silbenschriften phonetischer Natur abzuhelfen getrachtet; eine Thatsache, welche uns als ein vollgiltiger Beweis erscheint für die Fähigkeit der Japaner, ihre Cultur aus sich selbst heraus zu entwickeln, — während bekanntlich wegen der koreanischen und später chinesischen Einflüsse auf die alte japanische Cultur, noch mehr aber wegen der neuzeitlichen, geradezu fieberhaften Hast der Japaner, europäische Culturformen, selbst solche unwesentlicher Art, sich anzueignen, von mancher Seite dem japanischen Volke lediglich ein lebendiger Nachahmungstrieb zugesprochen wird, der von manchen Beobachtern und Beschreibern — wie wir glauben, durchaus nicht mit vollem Rechte — als eine kindische Seite des japanischen Volksnaturells gedeutet wurde.

Von den erwähnten Silbenschriften ist die am meisten im Gebrauche stehende die *Kata-Kana* oder die „seitliche Schrift“ [1]), hervorgegangen aus der Nothwendigkeit, durch Unterscheidungszeichen, welche an die chinesischen Begriffszeichen seitlich angefügt werden, die richtige Aussprache und durch diese die Unterscheidung unter den zahlreichen Synonymen anzugeben, für welche derselbe Wortbuchstabe angewendet werden muss. Eine geeinigte oder Cursivschrift für die gewöhnliche Correspondenz, für Lieder und Erzählungen, sowie für die auf das Volk berechnete Literatur am meisten im Gebrauche, führt den Namen *Hira-Kana*.

Es wird den eifrigen Bestrebungen, welche in dieser Richtung gegenwärtig in Japan thätig sind, zweifellos gelingen, eine befriedigende phonetische oder Buchstabenschrift, oder vielmehr Schreibweise, für die japanische Sprache festzustellen und zur Annahme zu bringen; das Bedürfnis, mit Menschen anderer Sprache in Verkehr treten zu können, ist in Japan sosehr ins allgemeine Volksbewusstsein eingedrungen, dass dem Studium fremder, d. h. europäischer Sprachen allseitig der größte Eifer entgegengebracht wird; es hat ja sogar nicht an sonderbaren Heißspornen der europäischen Ideen gefehlt, welche nichts Geringeres anstrebten, als die Ersetzung der Landes- und Volkssprache — im Wege eines kaiserlichen Decretes — durch das Englische. Ja es hieß vor einigen Jahren sogar, dass dieses monströse Project durch die Regierung angenommen worden sei, und übertriebene Berichte über diesfällige Zwangsmaßregeln drangen in die Öffentlichkeit. In der Wirklichkeit

[1]) „*Ecriture latérale*“ nennt sie Réclus.

beschränkte sich die **Annahme** der englischen Sprache auf die **Aufnahme** von **Worten** aus europäischen, vorwiegend aus der englischen Sprache, um die Bezeichnungen für die sehr vielen verschiedenartigen Dinge und Begriffe abzugeben, welche durch das Eindringen der europäischen Technik, Verwaltungsweise und zum Theile Wissenschaft, an Stelle der hiebei fehlenden japanischen Worte nothwendig wurden. Für die angestrebte phonetische Schrift aber bilden die bisher unentbehrlichen chinesischen Worte nach wie vor das hauptsächlichste Hindernis; die außerordentlich feinen Lautunterschiede in diesen für zahlreiche Homonyme geltenden Worten, können nicht gut anders als durch weitere Bezeichnungen neben dem chinesischen Zeichen gegeben werden, wie dies eben mittelst der früher erwähnten »Silbenschrift« geschieht; die Worte, um die es sich hier handelt, sind aber zugleich diejenigen, welche beinahe alle abstracten und wissenschaftlichen Begriffe auszudrücken haben, wodurch die gedachten Schwierigkeiten sich natürlicherweise noch erhöhen. Vielleicht wird ein Ausweg mit der Zeit darin gefunden werden, nachdem der Weg der Aufnahme von Fremdworten schon einmal beschritten ist, auch für die zahlreichen jetzigen Worte chinesischen Ursprunges, die einer einfachen phonetischen Schreibung unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen, die synonymen Ausdrücke aus europäischen Sprachen, und zwar wahrscheinlich auch hier wieder aus der englischen zu substituiren.

Vielfach ist schon daran gearbeitet worden, die Schreibung der japanischen Sprache mit lateinischen Lettern zu bewerkstelligen. Für die einfachere Sprache des täglichen Verkehres bietet dies keine besonderen Schwierigkeiten; so z. B. gibt es zur Ermöglichung des Verkehres für den Fremden mit der Landbevölkerung, wenn kein Dolmetsch zur Verfügung stehen sollte, ganz praktisch eingerichtete Wörter- und Satzverzeichnisse, welche in einer Columne den Satz oder das Wort in der Sprache und Schrift des Fremden, in der zweiten Columne dasselbe in japanischer Sprache und Schrift, in der dritten endlich, **mit lateinischen Lettern gedruckt**, wieder den japanischen Satz oder das japanische Wort nebeneinanderstellen. Diesen letzteren, langsam und deutlich vorgelesenen, eigentlich vorbuchstabirten Satz versteht der Japaner meistens ganz gut; bei der großen Verbreitung der Kenntnis des Lesens und Schreibens, auch in den untersten Schichten der japanischen Bevölkerung, bietet die japanisch gedruckte Columne in Fällen von Zweifel meistens das Mittel zur sicheren Verständigung.

Die **japanische Literatur** hat seit dem achten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung ihren Aufschwung genommen. Seit dieser Zeit ist die literarische Production eine außerordentlich reiche geworden; wenn auch unsere nähere Bekanntschaft und unsere Berührungen mit Japan viel zu kurzen Datums sind, als dass diese Literatur schon in ihrer Gänze durch Europäer bewältigt und auf ihren inneren Wert ausreichend geprüft sein könnte, so steht doch fest, dass sie von sehr großem Umfange ist und alle Zweige literarischen Schaffens umfasst, wie solche in der Literatur der Völker des Westens sich herausgebildet haben. Die lyrische und die epische Poesie, das Drama, das Lustspiel, die naturhistorischen Abhandlungen ebensowohl wie die Geschichte sind von japanischen Schriftstellern gepflegt worden. Wenn der Schluss von der durchschnittlichen allgemeinen Bildungsstufe eines Volkes auf die geistigen Leistungen seiner Geistesheroen gestattet ist, so dürfen wir erwarten, bei weiterer Forschung in der japanischen, namentlich der alten philosophischen Literatur, im weitesten Sinne des Wortes vielleicht ganz ungeahnte Schätze

ans Tageslicht treten zu sehen; denn zum Heranreifen einer so ausgeglichenen, vollständig in alle Schichten des Volkes eingedrungenen, wahrhaft hochstehenden und im edelsten Sinne humanen Cultur, wie sie bei den Japanern zur Zeit der Eröffnung des Landes für die Fremden vorgefunden wurde, müssen die Grundlagen schon vor langer Zeit durch ganz besonders hochstehende Geister gelegt worden sein.

Bemerkenswert ist, dass soweit bis jetzt die Geschichte der japanischen Literatur bekannt ist, diese Literatur in ihren einzelnen Phasen eine gewisse Parallelität mit der Entwicklung der abendländischen Literatur nicht verkennen lässt; die Bonzen in den buddhistischen Klöstern waren es, die in den Zeiten unseres Mittelalters mit der Copirung von alten, gelehrten Manuscripten sich befassten, und theologische und metaphisische Werke schrieben; die Paläste der japanischen *Daimios* haben ebensogut ihre Zeit der romantischen „Liebeshöfe" und Dichterversammlungen gesehen, wie die Burgen der Herren im westlichen und mittleren Europa; gelehrte Krieger und fahrende Sänger und Dichter schrieben auch hier als gerne gesehene und gastfrei beherbergte Gäste der reichen Adeligen ihre Ritterromane, und trugen vor kunstsinnigen Versammlungen ihre lyrischen Dichtungen vor. Das XVII. Jahrhundert zeigt einen besonderen Aufschwung der schöngeistigen Literatur in Japan, und könnte als das dortige Jahrhundert der literarischen Renaissance bezeichnet werden; im XVIII. Jahrhundert sehen wir auch dort „Encyklopädisten" auftreten. Die Gegenwart endlich gehört auch hier der Politik, der Staatswissenschaft und den vielen naturhistorischen, technischen und praktischen Zweigen, welche durch die Berührung mit den Europäern und den Amerikanern zu hervortretender Wichtigkeit gelangt sind.

Die Berührung der japanischen Wissenschaft und Literatur mit der europäischen datirt übrigens schon aus dem vorigen Jahrhundert; von der holländischen Factorei De-Sima bei Nagasaki aus wurden zahlreiche europäische, meist holländische, Bücher trotz des sehr strengen Verbotes ins Land geschmuggelt.

In religiöser Beziehung ist im japanischen Volke Indifferenz vorherrschend; die Anhänger der verschiedenen und recht zahlreichen Religionen, Culten und Secten, sowohl in den höheren als in den niederen Schichten der Gesellschaft zeigen eine Gleichgültigkeit in Sachen des Cultus, die oft vielleicht mehr absichtlich zur Schau getragene Manier, als das Resultat wirklicher innerer Überzeugungen sein mag; doch unterwerfen sich die meisten Japaner den hauptsächlichsten Äußerlichkeiten ihrer Culten, hier wie anderwärts in dieser Richtung von den Frauen beeinflusst.

Die alte Sintolehre darf als die älteste und specifisch japanische Religion angesehen werden, neben welcher später der Buddhismus und in der Lehre des Szuto oder Siza eine Nachahmung der Philosophie des Confucius Boden gefunden, und christliche Missionäre, anfänglich für sectirende Buddhisten gehalten, Adepten gewonnen haben.

Von der außerordentlich freisinnigen Richtung und Unbefangenheit der leitenden Kreise, in Bezug auf Angelegenheiten des Cultus, zeugt auch die Thatsache, dass gegenwärtig eine japanische Regierungscommission in Europa mit dem Studium der verschiedenen westlichen Religionslehren und Culte beschäftigt sein soll, um jenes Bekenntnis auszuwählen, welches sich am geeignetsten zur Einführung als japanische Staatsreligion erweisen würde.

In dieser merkwürdigen Thatsache dürfen wir zugleich ein Aufdämmern der Erkenntnis erblicken, dass die Aneignung der culturellen Erscheinungsformen des Westens in Japan nur wenig Dauer und kaum irgend einen wahrhaften Vortheil für das japanische Volk zu bringen versprechen kann, wenn nicht zugleich die ethischen, im Laufe der Jahrhunderte langsam zur Reife gekommenen Momente Berücksichtigung finden, auf welchen diese westliche Cultur sich nach und nach aufgebaut hat. Genaue Beobachter der neuzeitlichen Zustände in Japan versäumen auch selten, bei aller gerechten Bewunderung des fortschrittlichen Feuereifers in den leitenden Kreisen des japanischen Volkes, die zweifelnde Frage nach dem dauernden Bestande des Geschaffenen aus dem oben angedeuteten Grunde in der einen oder anderen Form zu erheben. In solchem Sinne schreibt Dr. Georg Liebscher (1882): „Mit vollem Rechte erweckt das Ringen nach einer den Staaten der alten Welt gleichen Stellung die Sympathien der übrigen Nationen, und treibt dazu an, alle Fortschritte des japanischen Volkes mit Interesse zu verfolgen und anzuerkennen. Aber die Aufgabe, welche sich die Japaner gestellt haben, ist eine ebenso neue als außerordentliche, denn sie suchen sich die Vortheile und die Errungenschaften der europäischen Cultur anzueignen, ohne die religiösen und sittlichen Grundlagen mit zu übernehmen, auf denen dieselbe entstanden ist, und sie wollen das Ziel nicht auf dem mühevollen Wege der allmählichen Entwicklung in fortwährender Concurrenz mit den Fremden erreichen, welchen bisher alle anderen Nationen betreten mussten. Ihre unverkennbare Absicht ist es vielmehr, die moderne Civilisation in kürzester Frist gegen klingende Münze einzukaufen, theils durch direct nach Europa und Amerika gesendete Studenten, theils von einigen hundert Fremden, die als Lehrer und Techniker nach Japan berufen wurden. Diese Umstände fordern dringend auf, die Resultate dieser Bestrebungen kritisch zu betrachten und zu prüfen, ob und in wieviel Zeit es auf diesem Wege wohl möglich sei, die noch vor so wenig Jahren völlig mittelalterlich-asiatischen Zustände Japans zu modernisiren.“

Der berühmte französische Nationalökonom Paul Leroy-Beaulieu, dessen inhaltsschweren Ausspruch über die wahrscheinlichen Folgen eines etwa einmal eintretenden modernisirenden Vorgehens in China wir schon (Seite 415) zu citiren Veranlassung hatten, deutet auch seinerseits die Gefahren an [1]), welche mit der so gründlichen Revolutionirung aller Thätigkeiten in Japan verbunden sind; er sagt u. a.: „*C'est une terrible crise de croissance que celle qui fait parcourir en vingt ans à un peuple d'Orient toutes les étapes politiques et économiques que l'Europe, déjà graduellement préparée par toute son évolution historique et scientifique, n'a franchies qu'en près d'un siècle et demi.*“ Leroy-Beaulieu zweifelt nicht an den materiellen Ressourcen Japans, mit den reichen, natürlichen Hilfsquellen des Landes, der genügsamen, arbeitsamen und zu jeder Thätigkeit besonders geschickten, bildungsfähigen und in jeder Arbeit äußerst ausdauernden Einwohnerschaft. Wo es noch fehlen

---

[1]) „*Nous comprenons que la perspective d'un changement soudain, profond, non seulement dans l'ordre matériel, mais aussi dans les moeurs et habitudes sociales, ait exaspéré quelques fanatiques comme celui qui tenta d'assassiner le comte Okouma, qu'elle entretienne encore aujourd'hui les appréhensions populaires, qu'elle suggère meme à des hommes aussi éclairés, imprégnés de lecture européenne et de civilisation américaine que l'est M. Yeiyiro Ono, quelques réflexions d'une cruelle anxiété.*“

sollte, wird Europa sofort bei der Hand sein: *Le Japon aura tous les instructeurs qu'il voudra: savants, ingénieurs, contre-maîtres*«; das Capital, soweit als nur immer benöthigt, wird zuströmen: »*ils sont si embarassés de s'employer aujourd'hui, les capitaux européens, et demain les capitaux américains du Nord*...«

Unter der Voraussetzung, dass Japans Volk die gefährliche Krise glücklich besteht, welche mit seiner jetzigen Phase hypertrophischer Culturentwicklung verknüpft ist, kommt der französische Gelehrte rücksichtlich der Japaner, gleichwie der Chinesen, zum Schlusse, dass sie zu höchst ernsten Concurrenten für die Völker des Westens werden können: »*En vérité, les Occidentaux ont peu de prévoyance; il faudra réunir bientôt une nouvelle conférence de Berlin et y inviter ces deux grands oubliés, le Chinois et le Japonais; ou bien, dans quelques dizaines d'années, ces deux méconnus, pourvus enfin de nos connaissances techniques et de nos machines, montreront aux nations européennes amollies, ce que peuvent les peuples qui n'ont pas perdu la tradition du travail.*«

Die Frage nach der internationalen Organisation der Arbeit, jetzt auf den kleinen, alten Culturwelttheil beschränkt, und trotzdem beinahe unlösbar, wird für uns Europäer völlig unbesiegbar werden, sobald die großen Arbeitsvölker des fernen Ostens gleichwertig auf dem Plane erscheinen!

## 22. Yokohama.

*NAUTILUS: 25. Juli bis 25. August 1885 und 10. bis 30. August 1886.*

*AURORA: 11. Juni bis 19. Juli und 7. bis 21. August 1887.*

---

Yokohama, gegenwärtig der bedeutendste der japanischen Vertragshäfen, liegt an der westlichen Küste der weitläufigen Bucht von Yeddo, an deren nordwestlichstem Einschnitte die Hauptstadt des japanischen Reiches, Tôkio — bis vor kurzem ziemlich allgemein Yeddo genannt — sich ausbreitet.

Yokohama ist nur 30 *km* von Tôkio entfernt; seit eine doppelgeleisige Eisenbahn diese beiden Orte verbindet, und — wenigstens vorläufig — die letzten Spuren des tiefliegenden Misstrauens und Hasses verschwunden sind, welche die Japaner ursprünglich den fremden Eindringlingen entgegenbrachten, kann man, ohne dem Wesen der Sache nach fehlzugehen, Yokohama als eine dem Außenhandel gewidmete Vorstadt der Reichshauptstadt Tôkio bezeichnen.

In der That war es die Abneigung der breitesten Schichten des japanischen Volkes gegen die fremden Amerikaner und Europäer, welche für die Wahl des Platzes bestimmend wurde, auf welchem sich vor nunmehr etwa 30 Jahren Yokohama zu erheben begann. Dem wohlüberlegten, ebenso ruhigen als energischen und der Würde seiner Nation vollständig angemessenen Vorgehen des Vereinigten Staaten-Commodores Perry war es nur geglückt, die Zulassung der Handelsschiffe und Kaufleute seiner Nation an zwei Punkten des weitläufigen japanischen Inselreiches zu erreichen; der eine dieser Punkte war Nagasaki, wo ohnehin schon durch Duldung der holländischen Factorei auf Desima seit Jahrhunderten eine Bresche in dem System der Abschließung bestand, welchem Japan gegenüber den Völkern „des Westens“ huldigte; der zweite Punkt aber, heutzutage gänzlich in Vergessenheit gerathen, war Simoda. An der Südostspitze der weit nach Süden in den Ocean vorspringenden Halbinsel Idzou gelegen, war Simoda zu weit von den Productionscentren sowohl als von solchen Punkten entfernt, von welchen aus auf einen wirksamen Vertrieb eingeführter Waren gerechnet werden konnte; dazu kam, dass ein gewaltiges Naturereignis den Beweis dafür erbrachte, dass die unmittelbar gegen

den Ocean geöffnete Bucht von Simoda der natürlichen Eigenschaften entbehre, welche man für ein künftiges Seehandelsemporium als unerlässlich ansehen musste. Ein gewaltiges Seebeben vernichtete nämlich (23. December 1854) alle im Hafen liegenden Dschunken, die aneinander geschleudert wurden und zerschellten; ungeheure Roller wälzten sich von dem Ocean in die Bucht, stürzten auf das Gestade, Häuser und Tempel mit sich fortschwemmend; die heftigsten Strömungen und Rückströmungen brandeten gegeneinander. Im Hafen lag die russische Corvette DIANA (Russland hatte noch etwas früher als die Vereinigten Staaten, unabhängig von diesen, Verhandlungen zur Eröffnung einiger japanischer Häfen angestrebt). Diese Schiff wurde in der Zeit von 30 Minuten 43mal im Kreise um seinen Anker gewirbelt, und der Grund, über welchem es lag, wechselte in heftigen Vibrationen seine Tiefe zwischen den Grenzen von $2^1/_2$ und 12 *m*. Die Corvette sank, unmittelbar nachdem der Kampf der Elemente sich beruhigt hatte; die Schiffbrüchigen wurden ein Monat später vom Commander Adams aufgenommen, welcher an Bord des Vereinigten Staaten-Schiffes POWHATTAN vor Simoda erschien. Admiral Putiatin verfolgte aber seine Ziele trotz Verlustes seines Schiffes weiter, und erlangte die Eröffnung von Nagasaki und Kanagawa für Russland, bevor er mit dem Reste seiner Mannschaft an Bord eines gemieteten amerikanischen Schoners nach Petropawlowsk zurückkehrte.

Gewiss mag dies traurige Schicksal, welches die DIANA in der Bucht von Simoda ereilt hatte, dazu beigetragen haben, dass der mit weiten Vollmachten ausgestattete amerikanische Generalconsul Harris, als er im Jahre 1856 sein Amt in Simoda antrat und dort auch alsbald die Schwierigkeiten erkannte, welche sich an diesem gänzlich excentrisch situirten Orte der Entwicklung des Außenhandels entgegensetzen müssten, den Entschluss fasste, eine Revision der abgeschlossenen Verträge in dem Sinne anzubahnen, dass an Stelle des aufzugebenden Simoda andere, besser gelegene Punkte dem amerikanischen Handel und Verkehr erschlossen werden mögen. Im October 1857 erlangte Harris eine Besprechung zu Yeddo mit dem *Shôgun* (Taikun, wie er damals und wohl auch nachher noch, nach amerikanischem Beispiel, von den Fremden genannt wurde) und dessen Räthen, in welchen Conferenzen von amerikanischer Seite das Verlangen nach Eröffnung von Kanagawa, der Hafenstadt von Yeddo, in der Bucht gleichen Namens, und der äußerst günstig, für das ganze Reich central und der damaligen Reichshauptstadt Kioto (Miako) sehr nahe gelegenen Handelsstadt Osaka, in der Inlandsee, gestellt, und das Aufgeben des Verkehres mit Simoda als Äquivalent hiefür angeboten wurde. Dieses Verlangen von großer Tragweite erschreckte die Regierung des *Shôgun*; vor der Berathung desselben wollte man sich wenigstens die Erlaubnis hiezu vom kaiserlichen Hofe zu Kioto erbitten. Dort aber war der Einfluss jener Angehörigen des Hofadels, der Kuge, maßgebend, welche, wie Sanjô und Iwakura, jeden Beziehungen zu den Fremden abhold waren, und man verlangte vom *Shôgun*, statt ihm die erbetene Ermächtigung zu geben, er möge auch die bisher gemachten Zugeständnisse annulliren, und alle Verbindungen mit den Barbaren abbrechen. Von der Macht dieser Barbaren hatte man in Kioto ebensowenig einen richtigen Begriff, als man sich auf Seite der Fremden darüber klar war, dass die Verträge, die man mit dem *Shôgun* abgeschlossen hatte und weiter noch abzuschließen im Begriffe stand, nicht mit der gesetzlichen Landesautorität vereinbart waren, sondern sogar gegen deren Wunsch und Willen liefen. Am Hofe des *Shôgun*

aber hatten die Zögerungen ein Ende, als Ji-Kamon-No-Nami, Fürst von Hikone, als Premierminister an die Spitze der Geschäfte trat. Zwischen der gesetzlichen, aber materieller Kraft entbehrenden Macht des obersten Landesherrn (d. i. des Mikado) zu Kioto und der augenfälligen, durch mächtige Kriegsschiffe repräsentirten Macht der zudringlichen Fremden gab es bald kein Schwanken mehr, umsomehr, als den Rathgebern des *Shôgun* (wie es heißt, von holländischer Seite) die Schicksale der chinesischen Provinz Kuangtung als warnendes Beispiel vorgehalten wurden, bis zu welchem Grade verheerenden Eingreifens die fremden Barbaren fähig seien, wenn man ihre Forderungen hartnäckig abweise. Man entschloss sich, dem Drängen der Fremden nachzugeben; mit dem Abschlusse der Verträge, welche nun rasch nacheinander auf gleicher Basis mit Nord-Amerika (zu Kanagawa), mit England, Frankreich und Russland (zu Yeddo) eingegangen wurden, besiegelte der *Shôgun* den wenige Jahre nachher eingetretenen Untergang des Shôgunates; er eröffnete aber zugleich seinem Vaterlande den Weg nicht allein zu den materiellen Vortheilen, welche immer eine Folge erweiterten Handels und Verkehres sind, sondern gänzlich unerwarteter, überraschender Weise, auch den Weg zur Recipirung der fremden, von der alten japanischen durchaus verschiedenen — aber durchaus nicht immer und in allem ihr überlegenen — abendländischen Cultur. —

Die abgeschlossenen Verträge, von ziemlich gleicher Tragweite, hatten die folgenden Hauptbestimmungen:

1. Diplomatische Agenten der betreffenden Nationen erhalten das Recht, in Yeddo zu wohnen, stehen unter dem Schutze des *Shôguns* und dürfen im Lande ungehindert reisen.

2. In allen den Häfen, welche dem fremden Handel geöffnet werden, können die Vertragsmächte Consulate errichten.

3. Kanagawa, Nagasaki und Hakodate werden am 1. Juli 1859 dem fremden Verkehre eröffnet; das gleiche geschieht mit Niigata im Jahre 1860, mit Hiogo (Kobé) und Osaka im Jahre 1863.

4. An jedem dieser Orte wird den Fremden ein bestimmtes Terrain eingeräumt, das sie nach Zahlung einer festgesetzten Taxe bebauen können.

5. Die Fremden bleiben unter der Jurisdiction ihrer eigenen Consuln.

6. Die Fremden genießen Religions- und Handelsfreiheit, solange sie die festgesetzten Zollabgaben entrichten.

7. Innerhalb eines Rayons von 10 *Ri* können sich die Fremden frei bewegen, dürfen aber diese Grenze ihrer Territorien (Concession) ohne Erlaubnis der japanischen Regierung unter keiner Bedingung überschreiten.

Die nächste Aufgabe, welche sich aus dem Abschlusse dieser Verträge ergab, war die Wahl jener Grundareale in den »Vertragshäfen«, aus welchen die sogenannten »Concessionen« gebildet werden sollten, d. i. die mit nahezu exterritorialen Rechten ausgestatteten Freistätten, auf welchen sich die Fremden ihre Wohnhäuser, Comptoirs, Magazine, Gebäude zu gemeinsamen Zwecken, Kirchen u. s. w. erbauen sollten. Als man nun an die Lösung dieser Aufgabe zu Kanagawa schreiten wollte, erhob sich das Bedenken, dass die Fremden in diesem enggedrängten und dichtbevölkerten Orte umsoweniger auf volle Sicherheit für ihre Person rechnen könnten, als durch Kanagawa der *Tokaï-Do*, eine der wichtigsten Hauptstraßen des Landes, führt, eine Straße, welche von den meisten der zu jener Zeit noch so häufig mit großem

Gefolge reisenden halbsouveränen Fürsten benützt werden musste. Man fürchtete Begegnungen, Reibungen, Beleidigungen, zu welch letzteren die ebenso subtile als hochgehaltene einheimische, den Fremden aber unbekannte Etikette tausendfachen Anlass bieten musste; am Hofe des *Shôgun* war man sich sehr wohl bewusst, dass ein großer Theil des Volkes, jedenfalls aber die mächtigsten Gesellschaftsclassen, den Fremden abhold seien; noch viel tiefer aber lag der Fremdenhass bei jenen zahlreichen Adeligen, welche aus Treue oder Interesse es mit dem kaiserlichen Hofe zu Miako (Kioto) gegen den Hof des *Shôgun* zu Yeddo hielten. Grund genug zu Besorgnissen aller Art, und zu dem, vernünftigerweise auch von den Fremden selbst getheilten Wunsche, ihre Wohnsitze, Geschäftshäuser u. s. w. außerhalb des eigentlichen Kanagawa und abseits des *Tokaï-Do* zu errichten. Den Ausschlag gab die Untersuchung der Hafenverhältnisse, welche ergab, dass Kanagawa für die Verhältnisse und Bedürfnisse europäischer Schiffahrt durchaus unzulänglich sei, während etwa 10 *km* weiter südlich vorzüglicher Ankergrund und eine allseitig ausreichende Wassertiefe vorgefunden wurde.

Diesen Umständen entsprang die Wahl des Emplacements für die Errichtung der heutigen Stadt Yokohama. Ein kleines, gänzlich unansehnliches Fischerdorf führte damals diesen Namen, welcher etwa »flaches Quergestade« ausdrückt; an dessen Stelle und dort, wo früher einige Reisfelder und morastiges Terrain das Dörfchen umgaben, erhebt sich gegenwärtig die ansehnliche Stadt, die Terminus-Station des europäischen Handels nach dem fernen Osten und die wichtige Zwischenstation für den pacifischen Handelsweg zwischen Nord-Amerika und den chinesischen Gewässern.

Die rasche Zunahme der Bedeutung von Yokohama spricht sich zunächst am deutlichsten in der Zunahme der Bevölkerungszahl dieser kaum 30 Jahre alten Stadt aus.

Man zählte:

Im Jahre 1869 (nach Scherzers Österreichisch-ungarischer Expedition nach Siam, China und Japan):

20.689 Einwohner; darunter 18.889 Japaner, 1200 Chinesen, 600 Europäer und Amerikaner.

Im Jahre 1879 (nach Rein [Japan], und Vogeikow, bei Petermann, II. 1879):

65.000 Einwohner, worunter 2950 Fremde, meist Engländer und Amerikaner.

Im Jahre 1882 (Chronicle and Directory for China and Japan etc.): Eingeborene 71.780, Fremde (1883) 3968, im ganzen 75.748.

Unter den Fremden: 2681 Chinesen, 595 Engländer, 253 Amerikaner, 160 Deutsche, 109 Franzosen, 28 Holländer, 35 Portugiesen, 43 Russen.

Im Jahre 1885 (Chronicle and Directory for China and Japan etc.): Eingeborene 80.603, Fremde 3737, im ganzen 84.340[1]).

Unter den Fremden: 2487 Chinesen, 587 Engländer, 228 Amerikaner, 160 Deutsche, 109 Franzosen, 31 Schweizer, 31 Holländer, 20 Portugiesen, 4 Russen.

[1]) Der englische Consularbericht über das Jahr 1885, Ende Mai 1886 erstattet, gab 84.819 Personen an, wovon 45.623 männlichen und 39.196 weiblichen Geschlechtes.

Im Jahre 1888 118.947 Eingeborene in Yokohama und 10.087 iu Kanagawa, welcher Ort jetzt schon eine räumliche Fortsetzung von Yokohama bildet. Fremde in Yokohama 4492, nnd zwar:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Chinesen | 2981 | mit | 209 | Handelsfirmen |
| Briten | 708 | „ | 59 | „ |
| Amerikaner | 255 | „ | 29 | „ |
| Franzosen | 125 | „ | 20 | „ |
| Deutsche | 194 | „ | 19 | „ |
| Schweizer | 43 | „ | 8 | „ |
| Holländer | 41 | „ | 2 | „ |
| Italiener | 16 | „ | 2 | „ |
| Portugiesen | 53 | „ | 1 | Handelsfirma |
| Russen | 5 | „ | 1 | „ |
| Schweden und Norweger | 15 | „ | — | „ |
| Österreicher nnd Ungarn | 17 | „ | 1 | „ |
| Belgier | 15 | „ | — | „ |
| Dänen | 16 | „ | 1 | „ |
| Spanier | 8 | „ | 1 | „ |

Über die Zunahme der eingeborenen Bevölkerung von 1885—1888 stehen nns keine ansreichsnd dstaillirten Daten zn Gehote; doch finden wir im Jahresherichte pro 1887 des englischen Consuls Le Poer Trench die Angabe, dass die einheimische Bevölkerung von Yokohama sich im genannten Jahre auf die Zahl von 114.981 Personen vermehrt habe, während im gleichen Jahre eine geringe Abnahme in der Zahl der Fremden platzgegriffen hatte. (Die Encycl. Brit. gibt für 1886 die Einwohnerzahl Yokohamas mit 111.179 an, wornnter 3904 Fremde, und zwar 2573 Chinesen, 625 Engländer, 256 Amerikaner; die Angabe des dipl. stat. Jahrbuches (1889) von 70.019 bezieht sich auf das Jahr 1884, erscheint aber anch für diesen Zeitpnnkt zn gering. Die Zahl 90.000, hei Hübner, 1890, erscheint ebenfalls zn gering.)

Für die Benrtheilung der Verhältnisse von Yokohama, einer fremden Handelsstadt auf japanischem Boden, ist aber vielleicht die fremde Bevölkerung wichtiger als die einheimische, wslch letztere in ihren Thätigkeiten zu größtem Theile von der fremden Bevölkerung in der einen oder der anderen Art abhängig ist. Über die Fremden zn Yokohama vermitteln uns aber die englischen Consnlarherichte für 1885—1888 die nachstehenden interessanten Daten, die wir der besseren Übersicht wegen nebeneinander stellen wollen:

| | 31. December | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
| Chinesen | 2487 | 2573 | 2359 | 2981 |
| Engländer | 587 | 625 | 694 | 708 |
| Amerikaner | 228 | 255 | 259 | 255 |
| Deutsche | 160 | 172 | 170 | 194 |
| Franzosen | 109 | 115 | 110 | 125 |
| Holländer | 31 | 48 | 41 | 41 |
| Schweizer | 31 | 37 | 33 | 43 |
| Italiener | 19 | 19 | 21 | 16 |
| Portngiesen | 20 | 24 | 57 | 53 |

| | 31. December | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
| Dänen | 25 | 24 | 25 | 41 |
| Schweden und Norweger | 16 | 22 | 15 | 15 |
| Spanier | 5 | 2 | 8 | 8 |
| Russen | 4 | 3 | 4 | 5 |
| Belgier | 4 | 4 | 9 | 15 |
| Staatsangehörige unserer Monarchie | 11 | 13 | 16 | 17 |
| Im ganzen | 3737 | 3936 | 3821 | 4492 |

Der bedeutenden Zunahme der Bevölkerung entsprechend, hat sich Yokohama seit der Zeit der Gründung dieser Stadt naturgemäß auch räumlich sehr erweitert; die Stadt bedeckt jetzt 0·873 englische Quadratmeilen, wovon 0·26 auf das eigentliche Fremdenviertel entfallen. Ursprünglich war Yokohama an 10 *km* von den Ausläufern des langgestreckten, eigentlich nur aus zwei Häuserreihen längs des *Tokaï-Do* bestehenden Städtchens Kanagawa entfernt; gegenwärtig berühren sich, wie schon früher angedeutet, die beiden Orte, die man gerne Schwesterstädte nennt, und sind nur durch einen Canal getrennt, welcher von der Straße und der Eisenbahn überbrückt wird, die Yokohama und Tôkio verbinden. Auf ebenem und niederem Terrain gelegen, bietet Yokohama mit seinen breiten und geraden Straßen und den zu überwiegendem Theile geschäftlichen Zwecken gewidmeten Gebäuden keinen malerischen oder besonders anmuthigen Anblick. Gegen Süden zu ist aber die Stadt an eine Reihe von Hügeln, gemeiniglich *the Hills* oder im besonderen *the Bluff* genannt, gelehnt, auf welchen in reizendster Lage die meisten Sommervillen der vermögenderen Kaufleute, der Consuln u. s. w. erbaut sind.

„Unregelmäßig zerstreut liegen auf den *Hills*“ — schreibt Fregattenkapitän v. Spetzler — „die im Villenstile erbauten, von wohlgepflegten Gärten umschlossenen Wohnstätten der reicheren Fremden.

„Außerdem befinden sich hier in freier und gesunder Lage die großen Fremdenspitäler: ein deutsches und ein amerikanisches, sowie das englische, welch letzteres über besonders ausgedehnte Terraincomplexe verfügt. Am Fuße der *Hills* haben sich eine Anzahl kleiner japanischer Wohnhäuser zusammengedrängt, bis an den Canal reichend, welcher von hier bis Kanagawa die Stadt Yokohama landwärts umschließt; diese Häuser bilden in ihrer Gesammtheit eine Art von kleiner Vorstadt von Yokohama und werden mit dem Namen Homura benannt. Ein kleiner buddhistischer Tempel steht in der Mitte dieser Vorstadt.

„In der an drei Seiten vom Canale umschlossenen Stadt Yokohama können drei hauptsächlichste Theile oder Partien unterschieden werden. Der östlichste, an die *Hills* anschließende Theil besteht aus Bauten nach europäischer Art und wird zumeist von Fremden, darunter vielen Chinesen, bewohnt; an diesen schließt sich ein kleinerer, mittlerer Theil, welcher die meisten öffentlichen Gebäude und den großen öffentlichen Garten von Yokohama enthält; der westliche Stadttheil endlich zeigt gänzlich den japanischen Charakter und wird durchaus von Japanern bewohnt.

„Der östliche oder europäische Theil der Stadt zeigt gerade, äußerst breite Straßen, von den freundlichen, meist nur einstöckigen Wohn- und

Geschäftshäusern eingefasst; hier befinden sich beinahe alle Consulate, die Agentien der großen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, die Banken, große Handlungshäuser, Warenlager, Depots und Comptoirs aller Art. In der Nähe des Canales, welcher diesen Stadttheil gegen die *Hills* begrenzt, befindet sich ein kleiner Bootshafen, gemeiniglich die *French Hatoba* genannt; über den Canal führen mehrere Brücken.

„Der mittlere Stadttheil hat die geringste Ausdehnung. Die eine, landwärtige Hälfte dieses Stadttheiles ist dem öffentlichen Garten gewidmet, welcher in seinem Inneren einen weitläufigen *Cricket Ground* aufweist; seewärts wird dieser Stadttheil durch das großartige Zollamtsgebäude abgeschlossen, welchem der englische Hafen, die *English Hatoba*, vorliegt, die aus zwei in die See ragenden, übereinander greifenden Molos gebildet ist. Zwischen dem Zollamtsgebäude und dem öffentlichen Garten erstrecken sich ansehnliche öffentliche Gebäude, darunter das Post- und Telegraphengebäude, der Regierungspalast — *Kencho* — das Polizeiamt u. s. w. Das Consulat unserer Monarchie befindet sich in der breiten Hauptstraße dieses mittleren Stadttheiles, in nächster Nähe der Landfront des Zollgebäudes. Dieses letztere Gebäude wurde mit einem Kostenaufwande von 11.760 £ im Zeitraume zwischen dem 22. Mai 1884 und dem 30. November 1885 erbaut und am 6. Februar 1886 der Benützung übergeben. Bau und Einrichtung dieses für den Handel sehr wichtigen Gebäudes entsprechen allen Anforderungen, während der verfügbare Uferraum, sowie die technischen Einrichtungen für das Laden und Löschen, noch manches zu wünschen übrig lassen.

„Das schöne Stadthaus — *Town-hall* — zeigt einen bemerkenswerten Glockenthurm, mehrere Kirchen, den verschiedenen christlichen Bekenntnissen angehörend, finden sich in den beiden europäischen Stadttheilen, welche zusammengenommen als die Fremdenstadt bezeichnet werden können. Einige gute Hotels stehen den Reisenden zur Verfügung; verschiedene Clubs vermitteln die Geselligkeit, unter welchen der *United Club* an der Spitze steht; ein neuerbautes Theater auf den *Bluffs*, ein schöner Rennplatz, etwa zwei Meilen außerhalb der Stadt gelegen, liefern den Beweis, dass man in Yokohama außer der mühsamen Arbeit, die der Handel erfordert, auch auf Erholung und Zerstreuung bedacht zu sein weiß.“

Längs der ganzen Stadt, ihrer ganzen Ausdehnung nach, zieht sich der schöne, gemauerte Quai hin — „die Riva“, wie wir ihn nennen würden — „der *Bund*“, wie diese Riva nach ostasiatischem Gebrauche, mit einem Worte indischer Abstammung, genannt wird. An diesem *Bund* erheben sich die meisten der ansehnlicheren Gebäude und geben der Stadt, von der See aus gesehen, ein recht imposantes Aussehen.

Der letzte Theil der Stadt, von deren Mitte nach Osten zu gelegen, ist die Stadt der Einheimischen, die japanische Stadt. Sie zeigt eine besondere, nahezu eintönige Regelmäßigkeit der rechtwinklig sich schneidenden Straßen; auch die Häuser sind beinahe gar nicht untereinander unterschieden. Hie und da nur bemerkt man unter den gleichartigen, kleinen, meist ebenerdigen oder einstöckigen hölzernen Häusern solche, welche in feuersicherer Weise aus Lehm hergestellt sind; an diesen schon durch ihren dunklen Anstrich kenntlichen Häusern ist meistens auch der eigenthümliche, cassenartige Verschluss auffallend, mit welchem sowohl die Fenster als die Thüren versehen sind. Nach Westen zu begrenzt der mehrerwähnte Canal diesen Stadttheil, und unmittelbar nach Überschreiten des Canales stößt man an die

bemerkenswert gut eingerichtete Eisenbahnstation der nach Tōkio führenden doppelgeleisigen Eisenbahn.

Landwärts des Canales, welcher die Stadt an den drei Seiten umschließt, an denen sie nicht von der See begrenzt ist, entstehen nach und nach unregelmäßige Vorstädte, bestehend aus den Wohnstätten der sich durch Zuzug stetig mehrenden japanischen Bevölkerung. An dem Canale selbst findet man die meisten der industriellen Etablissements von Yokohama. Unter diesen nennt Fregattenkapitän v. Spetzler die Gasfabrik, welche den europäischen Stadttheil mit Leuchtgas versorgt, während der japanische Stadttheil mit Öl- oder Talglichtern beleuchtet wird; eine große Eisfabrik; mehrere kleine Eisengießereien; Holzplätze, auf welchen Masten und andere größere Erzeugnisse der Zimmermannsarbeit gefertigt werden, und noch mehrere andere Werkstätten ähnlicher Art.

Ein Übelstand, unter dem man in Yokohama seit der Gründung dieser Stadt zu leiden hatte, war die schlechte, der Gesundheit nachtheilige Beschaffenheit des Trinkwassers, welches die Brunnen in dem ehemals morastigen Grunde der Stadt lieferten. Ebensosehr als der Wunsch, frischere Luft zu genießen, hatten die, wenn auch spärlichen, so doch frischen und gesunden Wasserquellen auf den *Hills* die reicheren Einwohner Yokohamas nach und nach zur Anlage der villenartigen Wohnsitze daselbst veranlasst; doch war hiedurch nur wenigen Bevorzugten, und auch diesen nicht für alle Zeiten des Jahres und des Tages, geholfen. Der allgemein sanitäre Nachtheil des schlechten Wassers wurde endlich bei der zunehmenden Größe und Bedeutung der Stadt so fühlbar, dass man sich zur Anlage und Ausführung einer kostspieligen eigenen Wasserleitung entschloss. Das Wasser, welches die *Bluffs* liefern konnten, wurde der Menge nach als außer jedem Verhältnis zu den Bedürfnissen der Stadt erkannt, und man musste sich dazu verstehen, Wasser aus dem Sagami-Flusse auf eine Distanz von nahezu 27 englischen Meilen herbeizuleiten. Im Berichte über das Jahr 1885 konnte der englische Consul Robertson seinen Vorgesetzten berichten, dass die Ausführung der Wasserleitung mit einem veranschlagten Kostenaufwande von 175.000 £, unter der Leitung des englischen Ingenieurobersten Palmer beschlossene Sache, und dass der erwähnte Betrag von der japanischen Regierung bewilligt worden sei. In der That wurden die Arbeiten für die Wasserleitung im April 1885 in Angriff genommen und im September 1887 in der Hauptsache zu Ende gebracht. Vom Oberlaufe des Sagami-Flusses, in der Nähe des Dorfes Mitsui, bis zum Hauptreservoir und Filterbecken am Noge-Hügel hat die Leitung eine Länge von 25 engl. Meilen und 737 Yards; die unregelmäßige Beschaffenheit des durchmessenen Terrains hatte den Arbeiten erhebliche Schwierigkeiten entgegengesetzt und viele Aquäducte mussten erbaut und tiefe Einschnitte gegraben werden; doch wird das Werk als vollkommen gelungen bezeichnet und man gibt sich der Hoffnung hin, dass die Leitung auch dann noch für alle Bedürfnisse genügen dürfte, wenn die Absicht ausgeführt sein wird, alle die gesundheitsschädliches Wasser führenden Brunnen von Yokohama zu verschütten, und die Leitung in alle Häuser der Stadt zu verzweigen. Der elegante Stadttheil auf den *Hills* ist bisher von der Wohlthat der Wasserleitung ausgeschlossen, aber er ist zugleich derjenige, welcher dieselbe, wie angedeutet, am leichtesten entbehren kann.

Die Erbauung der Wasserleitung nach Yokohama auf Staatskosten gibt einen Beweis, wie hoch die Regierung die Wichtigkeit dieses Emporiums für

den auswärtigen Handel schätzt. Diese Wichtigkeit wird am besten klar, wenn man sich nicht scheut, das Gebiet trockener Zahlen zu betreten, und wir wollen demnach diese über die Handelsthätigkeit Yokohamas sprechen lassen.

Zur Zeit der k. u. k. Ostasiatischen Expedition, eben ein Jahrzehnt nach Eröffnung von Yokohama für den fremden Handel, hatte der Wert dieses Handels schon eine recht ansehnliche Höhe erreicht. Wenn wir die Werte, welche Dr. Karl v. Scherzer diesfällig für die Jahre 1868 und 1869 in Gulden angibt, durch 10 dividiren, um mit einer für unsere vergleichenden Zwecke genügenden Genauigkeit die analogen Werte in Pfund Sterling zu erhalten, so erhalten wir Folgendes:

| | Im Jahre 1868 | Im Jahre 1869 |
|---|---|---|
| Werte der Einfuhr .... | 2,727.372 £ | 2,775.778 £ |
| „ „ Ausfuhr .... | 3,893.693 „ | 1,998.326 „ |

Unter den Einfuhren nahmen (1869) die ersten Stellen ein: Baumwollwaren 1,019.000 £, Schafwollwaren 272.000 £, Metalle 102.000 £, Waffen und Munition 154.000 £.

Unter den Ausfuhren waren die wichtigsten Posten: Seide und Seidenabfälle 1,065.000 £, Seidenwurmeier 597.000 £, Thee 870.000 £. Etwa 52% der Einfuhren und 20% der Ausfuhren entfielen auf England und die englischen Colonien.

Sehen wir nun, wie diese Verhältnisse sich im Verlaufe weiterer zwei Jahrzehnte seit Eröffnung des Hafens gestaltet haben, indem wir die analogen Werte für das letzte Decennium 1878 — 1888 — so weit ist die amtliche Statistik zur Zeit, in der wir dies schreiben, abgeschlossen — zusammenstellen. Schicken wir die Gesammtwerte voraus, so finden wir:

| | Einfuhren | Ausfuhren |
|---|---|---|
| 1878 [1]) | 5,077.769 £ | 3,116.896 £ |
| 1879 [1]) | 4,799.456 „ | 3,873.459 „ |
| 1880 [1]) | 5,378.385 „ | 3,792.991 „ |
| 1881 [1]) | 4,404.289 „ | 4,319.077 „ |
| 1882 [1]) | 4,155.628 „ | 5,451.803 „ |
| 1883 [1]) | 3,925.392 „ | 5,245.290 „ |
| 1884 [2]) | 3,663.344 „ | 3,933.982 „ |
| 1885 [2]) | 3,894.984 „ | 4,178.282 „ |
| 1886 [2]) | 4,131.993 „ | 5,308.136 „ |
| 1887 [2]) | 5,568.633 „ | 5,347.743 „ |
| 1888 [2]) | 6,391.707 „ | 6,276.743 „ |

Zu diesen Wertangaben muss allerdings bemerkt werden, dass ihr Vergleichswert durch verschiedene Umstände alterirt wird. So z. B. besteht beim japanischen Zollamte der Gebrauch, die Werte der zur Einfuhr kommenden Waren nach den in den Verschiffungshäfen gemachten Wertdeclarationen zu registriren, während dieser Wert sich beim Anlangen der Ware in Yokohama um den Betrag der Packungs-, Verschiffungs-, Versicherungs- und Frachtkosten erhöht hat. Auch wird häufig keine Rücksicht darauf genommen, dass die ursprünglichen Wertdeclarationen sich meistens auf Goldwährung beziehen,

[1]) Nach den summarischen Angaben in der Enc. Brit.
[2]) Nach den detaillirten Aufstellungen englischer Consularberichte.

während der japanische Silber-*Yen* vom Gold-*Yen* bis zu 25% im Wertunterschiede fluctuirt. Diese Umstände in Rechnung genommen, können die Gesammteinfuhrswerte im Durchschnitte als um 10% höher stehend angenommen werden [1]).

Aber selbst ohne diese Werterhöhung zu berücksichtigen, ist der Aufschwung keineswegs zu verkennen, welchen der Außenhandel von Yokohama in den oben bezeichneten Jahren genommen hat. Mehrfache günstige Umstände haben hiebei mitgewirkt; Abnahme der Vorräthe in den Warenlagern, herabgegangene Preise, die Erleichterungen, welche den Groß- und Detailhändlern durch das sich immer mehr entwickelnde Eisenbahnnetz boten, die größere Festigkeit im Geldcourse, dessen große, durch das unfundirte Papiergeld hervorgerufenen Schwankungen durch längere Zeit hindurch einen lähmenden Einfluss auf die Operationen des Handels ausgeübt hatten; endlich das allgemeine Gefühl wirtschaftlichen Aufschwunges, welcher durch die günstigen Erfolge neugegründeter industrieller und anderer Gesellschaften in weitesten Kreisen wachgerufen worden war [2]). Allerdings trägt jede derartige Periode den Keim mehr oder minder heftiger Rückschläge in sich, und auch der mehr zu optimistischer als zu pessimistischer Auffassung geneigte englische Berichterstatter, welcher obige Gründe für den Aufschwung des Handels als Erklärung gibt, fügt bei: »*Some of the causes will cease to be, and will be followed, it is to be feared, by excessive supplies* (a n d   s u c h - l i k e   t r o u b l e s), *thus glutting the market.*«

Der ausgezeichnete Vertreter der Interessen unserer Heimat zu Yokohama, k. u. k. Consul Hauptmann R. v. K r e i t n e r, steht dem »wirtschaftlichen Aufschwung« der letzten Jahre ziemlich skeptisch gegenüber; es erhellt dies aus den Ausführungen, welche er seinem Berichte über die commerziellen Verhältnisse Japans im Jahre 1887 voraussendet, und die wir schon aus dem Grunde hier wiedergeben wollen, weil aus ihnen auch gewisse Gefahren sich wiederspiegeln, denen derjenige leicht verfallen könnte, der sich ohne genaueste Kenntnis der japanischen Handelsverhältnisse in größere Transactionen commerzieller Natur mit den eingeborenen Kaufleuten dieses Landes einlassen wollte.

»Für den japanischen Unternehmungsgeist« — schreibt Consul v. K r e i t n e r — »musste das Jahr 1887 wie ein Taumel erscheinen. Selbst im Auslande haben die sich überstürzenden Nachrichten über zahlreiche Gründungen der verschiedensten Art auf industriellem wie auf kaufmännischem Gebiet in Japan Aufmerksamkeit, ja zum Theile selbst Anerkennung hervorgerufen. Vor wenigen Jahren noch war in Japan das Gründungswesen unbekannt. Mit dem Bau von Privateisenbahnen fanden Capitalisten die erste rentable Anlage ihres Geldes, dann folgten Unternehmungen auf dem Gebiete des Berg- und Hüttenbaues, Anlagen von Spinnereien u. s. w., und schließlich wuchs im Laufe des Jahres 1887 die Anzahl der verschiedenen Gründungsgesellschaften bis auf 150 an, welche insgesammt ein Capital von 110 Millionen *Yen* in Fesseln halten. Der Umstand, dass all dies Geld Capitalisten gehört, ist eine Hauptursache, dass die Handelskreise alarmirt fragen, was aus dem Handel werden soll, wenn ihm das Capital entzogen wird. Der Zinsfuß wird von Tag zu Tag drückender, während auf der anderen Seite der Wert

---

[1]) Bericht des Consuls Mr. H a l l an Sir F. R. P l u m k e t t, 11. Juli 1887.
[2]) Consul Q u i n an Mr. P. L e P o e r T r e n c h, 3. Juli 1888.

der Actien sich verringert. Viele der neuen japanischen Gründungen sind erst im Stadium des Entstehens, ohne dass für die Antheilsscheine Zahlung geleistet wurde. Können nun solche Zahlungen wegen Geldmangels nicht geschehen, so folgen Entmuthigung, Verwirrung und Katastrophen, welch letztere mitunter schon während der Entstehungsphase eintreten. Und wie auf dem Gebiete der Gründungen eine zügellose Speculation Geld und deren Besitzer in das Unsichere fortriss, so zeigte sich auch im Handel eine mitunter fieberhafte Rührigkeit. Die japanischen Kaufleute machten bei ihren hiesigen europäischen Geschäftsfreunden Bestellung auf Bestellung, es wurde — möglicherweise auch in Gewärtigung der Einführung höherer Einfuhrszölle — fort importirt, und als der Termin zur Abnahme der Ware herangerückt war, da mangelte das Geld für die Abwicklung der Transactionen, und so kam es, dass die Lagerhäuser der fremden Kaufleute zu Jahresschluss mit nicht abgenommenen Waren überfüllt waren.«

»Es ist für den Fremden keine leichte Aufgabe, mit den japanischen Kaufleuten in Geschäftsverbindung zu stehen, da diese letzteren noch zum großen Theile an den Vorurtheilen laboriren, unter welchen ihr Stand in früherer Zeit zu leiden hatte. Sie führten damals ihre Geschäfte gleichmäßig fort nach Principien, welche sich von Generation auf Generation ohne merklichen Wechsel vererbten und blieben theilnahmslos und abstoßend gegen jede Neuerung. Mit der Eröffnung der japanischen Vertragshäfen für den fremden Handel im Jahre 1859 kam eine neue Ära für den japanischen Handelsstand. Der eingeborene Kaufmann konnte im Verkehre mit dem fremden an seinen alten Traditionen nicht länger festhalten. Der internationale Verkehr brachte Neuerungen mit sich, denen man sich nicht länger verschließen konnte, wurde doch damit auch die gesellschaftliche Stellung des eingeborenen Kaufmannes gebessert und gehoben. Dreißig Jahre sind aber nur eine verhältnismäßig kurze Zeit, und reichen nicht hin, die im Volke eingewurzelten Vorurtheile auszurotten, und speciell in diesem Falle nicht, wo noch soviel Gesetzgebung erforderlich ist, um den japanischen Kaufmann auf die Höhe seines europäischen Geschäftsfreundes zu bringen. Der japanische Kaufmann hat in diesem Zeitraume wohl viel gewonnen; er lernte seine Inferiorität kennen und trachtet nach Vervollkommnung; doch andererseits mangelt es ihm noch viel an sittlichem Halt, an ernster Ausdauer, an Pflege thatkräftigen Unternehmungsgeistes. Das sind die Klippen, auf welche gegenwärtig ihr Streben nach unbeeinflusster Selbständigkeit stößt. Der Druck der Bevormundung lastet auf allen, und der Drang nach freier Entwicklung beseelt jeden; wenn aber der Augenblick erscheint, den Befähigungsnachweis für die directe Theilhaberschaft an dem Welthandel zu erbringen, dann fehlen zwei Hauptfactoren: Vertrauens- und Creditwürdigkeit. Die momentanen Umstände allein bestimmen den japanischen Kaufmann. Sind zu solcher Stunde die Conjuncturen ungünstig, dann entspricht die Ware in den meisten Fällen nicht den Mustern, nach welchen sie bestellt wurde; sie erscheint dem Besteller geringer, er weigert sich, dieselbe abzunehmen, oder thut dies nur unter großen Concessionen, wenn er es nicht vorzieht, das Anlangen der Waren gänzlich zu ignoriren. Es ist kein Zweifel, dass ein gewisser Läuterungsprocess unter den japanischen Kaufleuten — wenigstens dort, wo sie mit fremden Kaufleuten in directer Verbindung stehen — vor sich geht, und dass die Zeit einmal kommen wird, in welcher der japanische Handel einen unmittelbaren Contact mit den auswärtigen Productions- und Absatzgebieten gewinnen muss. Vorläufig aber

erweisen sich Bemühungen nach dieser Richtnng als nur theilweiee geglückte Versnche; directer Export der Japaner zeigt sich als unrentabel, nnd directer Import hänfig als ein Anklopfen an verschlossenen Thüren.“ [1])

Dieee Ausführungen uneeres erfahrenen und thätigen Consuls zu Yokohama verdienen gewiss alle Beachtnng, nnd werden diejenigen nneerer Exporteure zur Vorsicht mahnen, welche die Abeicht haben eollten, in größere directe Transactionen mit japanischen eingeborenen Importenren einzntreten. Gleichwohl will es nne aber scheinen, als ob gerade das Jahr 1887, über welches sich der in seinen allgemeinen Aneführnngen theilweise citirte Bericht erstreckt, in der angedeuteten Richtnng eine wesentliche Besserung gegenüber dem Vorjahre — 1886 — erkennen laseen würde. Betrachtet man nämlich die Mengen der wichtigeten einzelnen Handelsartikel, welche in den Jahren 1886 und 1887 von den einheimischen Bestellern nnd Wiederverkänfern thatsächlich bezogen worden sind nnd die Mengen, welche mit Schlnss dieeer Jahre nnbezogen znr Verfügnng der europäischen und amerikaniechen Großhändler im Vorrathe verblieben sind, so ergibt sich ein durchans günstiges Vergleichereeultat, indem im Jahre 1887 ausnahmelos in allen diesen Artikeln mehr abgesetzt, und in beinahe allen Artikeln mit Jahresschluss weniger im Vorrath verblieben iet. Folgende sind die Zahlen, welche Consnl Qnin in dieser Richtung angibt:

| Ware | Einheit | Abgesetzt 1887 | Abgesetzt 1886 | Restvorrath mit Jahresschluss 1887 | Restvorrath mit Jahresschluss 1886 |
|---|---|---|---|---|---|
| Baumwollgarne: | | | | | |
| aus England ... | Pikuls | 128.622 | 116.451 | 7.337 | 17.460 |
| „ Bombay ... | „ | 42.609 | 27.090 | 2.187 | 4.500 |
| *Grey shirtings* ... | Stück | 431.700 | 392.150 | 5.050 | 55.000 |
| *T. clothes* ....... | „ | 110.100 | 64.530 | 5.050 | 3.000 |
| *Indigo shirtings*.. | „ | 122.150 | 96.776 | 30.500 | 37.000 |
| *Prints* .......... | „ | 138.920 | 72.396 | 30.000 | 35.000 |
| Türkischroth ..... | „ | 234.050 | 155.506 | 30.000 | 70.000 |
| Sammte ......... | „ | 41.401 | 32.459 | 24.000 | 20.000 |
| Mnsseline........ | „ | 266.040 | 169.428 | 20.000 | 100.000 |
| Decken.......... | Paar | 306.940 | 161.212 | 107.000 | 35.000 |
| Eisenwaren ...... | Pikuls | 246.624 | 157.247 | 16.900 | 61.000 |
| Kerosine ........ | Kisten | 1,224.423 | 1,146.104 | 159.000 | 283.394 |
| Zncker.......... | Pikuls | 945.245 | 747.195 | 23.500 | 108.176 |

Wenden wir nne nnn der Besprechung der einzelnen Hauptgegenstände zu, ans welchen sich während der Jahre 1884, 1885, 1886, 1887 und 1888 die Einfuhren Yokohamae zueammeneetzten.

*a)* Baumwollmanufacte.

Diese begreifen: Bedruckte und unbedrnckte Kattune nnd Calicos (*Chintzes and Prints*); Drilliche (*Drills*); Baumwollatlas (*Satin*); *Shirtings*,

[1]) Es ist von hohem Interesse, diese Ausführungen eines scharfen, in die japanischen Verhältnisse gut eingeweihten Beobachters, mit dem zu vergleichen, was auf Seite 413 über den, gerade entgegengesetzten Zug in der chinesischen Handelswelt gesagt wird.

und zwar grau, weiß, gefärbt und Barchent (*Frilled shirtings*); *T. clothes*; Türkischroth (*Turkey reds*); Sammte (*Velvets*); endlich Garne.

Von diesen Artikeln wurden nach Yokohama eingeführt (Gesammtwerte):

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | 988.305 | £ |
| „ | „ | 1885 | „ | 1,026.519 | „ |
| „ | „ | 1886 | „ | 986.038 | „ |
| „ | „ | 1887 | „ | 1,254.902 | „ |
| „ | „ | 1888 | „ | 1,391.707 | „ |

Die Hauptposten unter den Baumwollmanufacten sind Baumwollgarne und die ordinären *Grey shirtings*. Auf diese beiden Posten entfiel:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | Garne ....... | 18,574.667 | Pfd. | im | Werte | von | 678.339 | £ |
| | *Grey shirtings* | 12,406.473 | Yards | „ | „ | „ | 109.607 | „ |
| 1885 | Garne ....... | 16,781.067 | Pfd. | „ | „ | „ | 612.748 | „ |
| | *Grey shirtings* | 20,139.402 | Yards | „ | „ | „ | 173.142 | „ |
| 1886 | Garne ....... | 19,139.945 | Pfd. | „ | „ | „ | 682.738 | „ |
| | *Grey shirtings* | 12,829.131 | Yards | „ | „ | „ | 111.529 | „ |
| 1887 | Garne ....... | 22,461.629 | Pfd. | „ | „ | „ | 823.047 | „ |
| | *Grey shirtings* | 14,733.757 | Yards | „ | „ | „ | 124.332 | „ |
| 1888 | Garne (mit Ausnahme der ostindischen) ... | ? | Pfd. | „ | „ | „ | 899.484 | „ |
| | Garne, ostind.. | ? | Pfd. | „ | „ | „ | 206.055 | „ |
| | *Grey shirtings* | 22,552.893 | Yards | „ | „ | „ | 221,699 | „ |

Die Einfuhr an Baumwollmanufacten, in welche Ostindien und England sich theilen, nimmt im ganzen und großen den vierten Theil der Einfuhrswerte von Yokohama ein. Roh gerechnet, kann der Wert dieser Einfuhr mit jährlich 1—1½ Millionen Pfd. Sterl. angenommen werden. Es ist begreiflich, dass angesichts des so bedeutenden Wertes dieser Einfuhr von englischer Seite alle Aufmerksamkeit den japanischen Bestrebungen zur Hebung der eigenen, inländischen Baumwollmanufactur zugewendet wird. Nahezu gleiche Einfuhrswerte wie die Baumwollmanufacte, erreicht der Zucker; diesen beiden Hauptartikeln zunächst stehen Schafwoll- und aus Schaf- und Baumwolle gemischte Manufacte, über ½ Million Pfd. Sterl. im Jahre; endlich mit circa 500.000—700.000 £ Metalle und Metallwaren, so dass Baumwoll- und Schafwollwaren, Zucker und Metalle nebst Metallwaren an zwei Drittel der Einfuhrswerte ausmachen; endlich ist noch ein Hauptartikel, das *Kerosine*-Öl (Petroleum), mit dem durchschnittlichen jährlichen Einfuhrswerte von 200.000 £ zu erwähnen.

*b*) Schafwollwaren und solche aus Schaf- und Baumwolle, d. i. Decken (*Blankets*), Tuch, Flanell, *Italian cloth*, Wollmusseline u. s. w.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | 422.679 | £ |
| „ | „ | 1885 | „ | 428.001 | „ |
| „ | „ | 1886 | „ | 490.774 | „ |
| „ | „ | 1887 | „ | 826.542 | „ |
| „ | „ | 1888 | „ | 733.808 | „ |

Den reinwollenen Tuchen und den *Italian clothes* kommt in dieser Gruppe der erste Rang zu.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | Tuche | 469.552 | Yards | im | Werte | von | 99.914 | £ |
| | *Italian clothes* | 1,563.591 | „ | „ | „ | „ | 59.608 | „ |
| | Wollmusselin | 6,901.121 | „ | „ | „ | „ | 176.280 | „ |
| 1885 | Tuche | 827.410 | „ | „ | „ | „ | 43.799 | „ |
| | *Italian clothes* | 3.228.637 | „ | „ | „ | „ | 124.927 | „ |
| | Wollmusselin | 4,504.253 | „ | „ | „ | „ | 108.708 | „ |
| 1886 | Tuche | 961.386 | „ | „ | „ | „ | 145.499 | „ |
| | *Italian clothes* | 3,170.135 | „ | „ | „ | „ | 117.698 | „ |
| | Wollmusselin | 4,606.273 | „ | „ | „ | „ | 97.555 | „ |
| 1887 | Tuche | 2,206.844 | „ | „ | „ | „ | 341.084 | „ |
| | *Italian clothes* | 3,487.481 | „ | „ | „ | „ | 128.243 | „ |
| | Wollmusselin | 5,505.872 | „ | „ | „ | „ | 130.252 | „ |
| In diesem Jahre ferner noch: | | | | | | | | |
| | Decken | 1,625.128 | Pfd. | „ | „ | „ | 96.713 | „ |
| 1888 | Tuche | 988.486 | Yards | „ | „ | „ | 154.669 | „ |
| | *Italian clothes* | 3,972.014 | „ | „ | „ | „ | 156.275 | „ |
| | *Mousseline de laine* | 7,933.357 | „ | „ | „ | „ | 199.682 | „ |
| | Wollene Decken | 779.438 | Pfd. | „ | „ | „ | 68.253 | „ |

Die Zunahme in der Aufnahmsfähigkeit des Marktes von Yokohama in diesen Artikeln ist in innigem Zusammenhange mit der in immer weitere Kreise dringenden europäischen Kleidungsart. Unter den Tuchen sind es z. B. die Modestoffe — *Fancy coatings* — welche den Hauptantheil an der Zunahme der Einfuhr haben. *Italian cloth* wird viel zum Überziehen von Schirmen gebraucht und spielt, sowie die *Mousseline de laine*, eine große Rolle in der Bekleidung der Eingebornen. Schafwoll- und gemischte Garne wurden in den Jahren 1886, 1887 und 1888 eingeführt um: 19.771 £, 34.697 £ und 17.990 £; die geringeren Beträge, um welche dies früher statthatte, sind nicht eigens ausgewiesen. Auch dieser Artikel steht im Zusammenhange mit der Recipirung europäischer Sitten; nur ein geringer Theil der eingeführten Schafwollgarne (größtentheils Berliner Wolle und farbige Garne) geht nämlich zur Verarbeitung in die kaiserliche Tuchfabrik zu Tokio; weitaus der größte Theil wird zu weiblichen Handarbeiten europäischer Art — Stickereien, Häckelarbeiten, Strickereien — verbraucht. „*The Japanese ladies have eagerly taken up knitting, crochet and all kinds of fancy work, during the last years*“, schreibt Consul Quin, bemerkt aber zugleich rücksichtlich der Modetuche, eines Artikels, in welchem vielleicht eine österreichische Concurrenz nicht ausgeschlossen wäre, dass die japanischen Besteller sehr geneigt sind, den Bedarf in diesen Artikeln zu überschätzen, woraus sich leicht dann Verhältnisse ergeben können, wie sie Consul Kreitner bezüglich des Nichtbeziehens bestellter, aber schwer absetzbarer Ware schildert.

*c)* Metalle und Metallwaren.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | für | den | Wert | von | 258.642 | £ |
| 1885 | „ | „ | „ | „ | 348.414 | „ |
| 1886 | „ | „ | „ | „ | 421.529 | „ |
| 1887 | „ | „ | „ | „ | 576.081 | „ |
| 1888 | „ | „ | „ | „ | 806.229 | „ |

Ein großer Theil des Importes an Eisen und Eisenwaren ist eine Folge der lebhaften Entwicklung in technischer Richtung, welche in den letzten Jahren in Japan platzgegriffen hat — Bau und Einrichtung von Eisenbahnen, Bau von Brücken, die Errichtung der Wasserleitung zu Yokohama u. s. w. An Eisenbahnschienen, zum Theil auch solchen aus Stahl — obwohl sie zollamtlich stets als Eisen behandelt wurden — kamen zur Einfuhr:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 | 4.031 | *t* | im | Werte | von | 21.366 | £ |
| 1885 | 10,162 | „ | „ | „ | „ | 54.349 | „ |
| 1886 | 12.763 | „ | „ | „ | „ | 86.720 | „ |
| 1887 | 22.170 | „ | „ | „ | „ | 101.913 | „ |
| 1888 | 32.265 | „ | „ | „ | „ | 199.849 | „ |

Röhren und Wasserhähne: 1887 für 66.299 £; Maschinen: 1887 für 33.872 £, wovon 16.000 £ für Locomotive; Stahldraht, beinahe ausschließlich zum Gebrauch bei Verfertigung von Schirmen: 1886 6792 £, 1887 11.461 £; Blei und Zink, zu Verpackungszwecken für den Thee-Export: 1887 900 *t* und 700 *t*.

*d*) Zucker.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1884 .................. | 1,088.053 | Centner | im | Werte | von | 818.115 | £, |
| und zwar braun..... | 828.512 | „ | „ | „ | „ | 502.592 | „ |
| weiß...... | 256.029 | „ | „ | „ | „ | 309.640 | „ |
| Candis .... | 3.512 | „ | „ | „ | „ | 5.883 | „ |
| 1885 .................. | 877.393 | „ | „ | „ | „ | 661.756 | „ |
| und zwar braun..... | 570.720 | „ | „ | „ | „ | 339.690 | „ |
| weiß...... | 350.128 | „ | „ | „ | „ | 319.432 | „ |
| Candis .... | 1.545 | „ | „ | „ | „ | 2.643 | „ |
| 1886 .................. | 992.809 | „ | „ | „ | „ | 823.709 | „ |
| und zwar braun..... | 513.719 | „ | „ | „ | „ | 329.072 | „ |
| weiß...... | 439.762 | „ | „ | „ | „ | 484.033 | „ |
| verschieden | 39.328 | „ | „ | „ | „ | 10.604 | „ |
| 1887.................. | 1,050.814 | „ | „ | „ | „ | 753.281 | „ |
| und zwar braun..... | 618.816 | „ | „ | „ | „ | 337.322 | „ |
| weiß...... | 407.894 | „ | „ | „ | „ | 408.289 | „ |
| verschieden | 24.104 | „ | „ | „ | „ | 7.670 | „ |
| 1888 ............... | 139,746.096 | Pfd. | „ | „ | „ | 696.358 | „ |
| und zwar braun... | 81,733.698 | „ | „ | „ | „ | 309.638 | „ |
| weiß.... | 52,798.497 | „ | „ | „ | „ | 375.882 | „ |
| verschieden | 5,213.901 | „ | „ | „ | „ | 10.838 | „ |

Der braune Zucker ist fast ausschließlich *Takoa*-Qualität und kommt direct von Formosa auf den Markt von Yokohama. Geringere Mengen kommen aus China (vornehmlich Canton und Amoy), dann von Manila und von den englischen *Straits Settlements*. Der weiße Zucker kommt meistens aus den Raffinerien zu Hongkong und ist dem Ursprunge nach verschiedener Provenienz.

*e) Kerosine*-Öl (Petroleum).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1884 | 7,578.380 | Gallonen im Werte von | 161.675 £ |
| 1885 | 9,728.585 | " " " " | 188.427 " |
| 1886 | 10,517.150 | " " " " | 202.027 " |
| 1887 | 10,539.665 | " " " " | 189.928 " |
| 1888 | 13,017.097 | " " " " | 289.728 " |

Die stetig steigende Einfuhr dieses Artikels findet beinahe ganz ausschließlich von New-York und Philadelphia aus statt.

*f)* Verschiedenes.

Die zahllosen Gegenstände, zum größten Theil Industrieproducte, welche unter der Rubrik "Verschiedenes" in den Ausweisen über die Einfuhr subsummirt zu werden pflegen, werden von der japanischen amtlichen Zollstatistik in zwei Hauptgruppen getheilt: solche Gegenstände nämlich, die aus Europa oder Amerika eingeführt werden, und solche, die aus den Ländern und Colonien des östlichen und südlichen Asien stammen. Zur ersteren Kategorie werden gezählt: Waffen, Munition, geistige Getränke, Einrichtungsgegenstände, Kleidungsstücke, Instrumente, Uhren, Specereien und Arzneien, Papier- und Schreibwaren, Farbwaren, Lebensmittel, Tabak, Glaswaren, Kurzwaren, Kohle und Coaks, Luxusstoffe und viele andere mehr; zur letzteren Kategorie zählen vornehmlich: rohe Baumwolle, Farbstoffe, gewisse Droguen und Arzneien, Leder, Reis, Perlmutter, Cigarren, Thierhaare, Hörner, Elfenbein und Felle, Matten u. a.

Die Gesammtwerte dieser Einfuhren "verschiedener Gegenstände" beider Hauptkategorien betrugen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 854.249 £ | und 159.688 £ |
| " " | 1885 | 829.047 " | " 282.311 " |
| " " | 1886 | 978.677 " | " 210.119 " |
| " " | 1887 | 1,017.937 " | " 283.505 " |
| " " | 1888 | 1,941.223 " | " 237.685 " |

Unter den Gegenständen der letzteren Kategorie zeichnet sich durch überwiegende Wertsummen nur das Leder aus, wovon

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1884 | 6.668 | Centner im Werte von | 48.705 £ |
| 1885 | 8.836 | " " " " | 55.949 " |
| 1886 | 8.157 | " " " " | 55.490 " |
| 1887 | 20.537 | " " " " | 99.090 " |
| 1888 | 16.087 | " " " " | 78.330 " |

in Yokohama zur Einfuhr gelangten.

Die Reiseinfuhr hängt von den jeweiligen Ernteverhältnissen des Vorjahres ab; während im Jahre 1884 gar kein Reis unter den Einfuhren von Yokohama verzeichnet erscheint, finden wir 1885 214.202 Centner im Werte von 86.537 £, und 1886, 1887 und 1888 wieder keine Reiseinfuhr.

Von den Gegenständen der Einfuhr, welche unter die "verschiedenen Gegenstände" der ersten Art, die sogenannten "westlichen Einfuhren", subsummirt sind, wollen wir diejenigen den Wertsummen nach näher betrachten, von welchen, nach den Berichten des k. u. k. Consuls, Hauptmannes R. v. Kreitner, eine Einfuhr nach Japan — wenn auch in bescheidener Menge — auch aus unserer Heimat schon jetzt stattfindet.

Solche Gegenstände sind der Hauptsache nach[1]):

1. Wand- und Standuhren (164 Stück im Werte von 415 Yen) und Gehäuse:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | 21.148 Stück im Werte von | 9.681 £ |
| | 1885 | 33.487 „ „ „ „ | 15.923 „ |
| | 1886 | ? „ „ „ „ | 12.352 „ |
| | 1887 | ? „ „ „ „ | 23.138 „ |
| | 1888 | ? „ „ „ „ | 31.271 „ |

2. Chirurgische Instrumente (im Werte von 180 Yen) u. a.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für den Wert von | 17.936 £ |
| | 1885 | „ „ „ „ | 38.589 „ |
| | 1886 | „ „ „ „ | 32.286 „ |
| | 1887 | „ „ „ „ | 49.491 „ |
| | 1888 | „ „ „ „ | ? „ |

3. Nähmaschinen (im Werte von 12 Yen) und andere kleinere Maschinen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für den Wert von | 50.211 £ |
| | 1885 | „ „ „ „ | 27.936 „ |
| | 1886 | „ „ „ „ | 54.923 „ |
| | 1887 | „ „ „ „ | 81.741 „ |
| | 1888 | „ „ „ „ | ? „ |

4. Taschenuhrenbestandtheile (im Werte von 27 Yen) und Taschenuhren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für den Wert von | 33.313 £ |
| | 1885 | „ „ „ „ | 33.959 „ |
| | 1886 | „ „ „ „ | 33.556 „ |
| | 1887 | „ „ „ „ | 73.016 „ |
| | 1888 | „ „ „ „ | 119.561 „ |

5. Verschiedene Provisionen (Lebensmittel, im Werte von 232 Yen):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für den Wert von | 40.505 £ |
| | 1885 | „ „ „ „ | 38.742 „ |
| | 1886 | „ „ „ „ | 39.656 „ |
| | 1887 | „ „ „ „ | 39.859 „ |
| | 1888 | „ „ „ „ | 28.178 „ |

6. Bücher (50 Stück im Werte von 40 Yen):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | 96.350 Stück im Werte von | 12.883 £ |
| | 1885 | 134.522 „ „ „ „ | 16.923 „ |

[1]) Wir setzen hier oben in Klammern die Werte der Einfuhren in den betreffenden Artikeln aus unserer Monarchie, nach Japan überhaupt, im Jahre 1887 bei, wie solche im Jahresberichte für 1887 vom k. u. k. Consul v. Kreitner angegeben wurden. Eine volle Übereinstimmung in der Classificirung der einzelnen Artikel ist hier nicht zu erzielen, da Consul v. Kreitner seine Angaben über unsere Einfuhren anders detaillirt, als es bei jenen Angaben der Fall ist, auf welche wir uns hier rücksichtlich der allgemeinen Importe nach Yokohama stützen müssen.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886 | ? | Stück | im | Werte | von | 21.909 | £ |
| 1887 | ? | „ | „ | „ | „ | 40.002 | „ |
| 1888 | 310.944 | „ | „ | „ | „ | 30.405 | „ |

7. **Papiere und Schreibsachen** (Druckpapier im Werte von 1576 Yen, anderes im Werte von 3608 Yen):

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für | den | Wert | von | 21.684 | £ |
| | 1885 | „ | „ | „ | „ | 23.365 | „ |
| | 1886 | „ | „ | „ | „ | 42.710 | „ |
| | 1887 | „ | „ | „ | „ | 63.876 | „ |
| | 1888 | „ | „ | „ | „ | 115.669 | „ |

8. **Hüte** (696 Stück im Werte von 610 Yen) und Kappen:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für | den | Wert | von | | ? | £ |
| | 1885 | „ | „ | „ | „ | | 17.967 | „ |
| | 1886 | „ | „ | „ | „ | | 17.672 | „ |
| | 1887 | 410.317 | Stück | im | Werte | von | 32.951 | £ |
| | 1888 | 669.940 | „ | „ | „ | „ | 35.367 | „ |

9. **Kleidungsstücke** (im Werte von 344 Yen) und Putzwaren:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für | den | Wert | von | 38.814 | £ |
| | 1885 | „ | „ | „ | „ | 39.980 | „ |
| | 1886 | „ | „ | „ | „ | 52.765 | „ |
| | 1887 | „ | „ | „ | „ | 69.415 | „ |
| | 1888 | „ | „ | „ | „ | 61.925 | „ |

10. **Glaswaren** (im Werte von 158 Yen) und Glas.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für | den | Wert | von | 12.833 | £ |
| | 1885 | „ | „ | „ | „ | 16.865 | „ |
| | 1886 | „ | „ | „ | „ | 26.640 | „ |
| | 1887 | „ | „ | „ | „ | 22.442 | „ |
| | 1888 | „ | „ | „ | „ | 29.135 | „ |

11. **Bier** (9739 Flaschen im Werte von 1270 Yen) und Porter.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | für | den | Wert | von | 13.998 | £ |
| | 1885 | „ | „ | „ | „ | 16.923 | „ |
| | 1886 | „ | „ | „ | „ | 27.154 | „ |
| | 1887 | „ | „ | „ | „ | 55.106 | „ |
| | 1888 | „ | „ | „ | „ | 70.521 | „ |

12. ***Brandy*** (300 Flaschen im Werte von 67 Yen).

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | 1884 | | | ? | | | |
| | 1885 | | | ? | | | |
| | 1886 | | | ? | | | |
| | 1887 | für | den | Wert | von | 13.907 | £ |
| | 1888 | | | ? | | | |

13. **Weine und Spirituosen** (Wein, 300 Flaschen im Werte von 122 Yen; Liqueur, 75 Flaschen im Werte von 34 Yen; Wermut, 4730 Flaschen

im Werte von 1031 Yen; Whiskey, 180 Flaschen im Werte von 42 Yen; andere Spirituosen, 60 Flaschen im Werte von 29 Yen).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhr 1884 | für | den | Wert | von | 29.262 £ |
| 1885 | „ | „ | „ | „ | 33.578 „ |
| 1886 | „ | „ | „ | „ | 41.054 „ |
| 1887 | „ | „ | „ | „ | 54.343 „ |
| 1888 | „ | „ | „ | „ | 35.103 „ |

14. Edelsteine und Juwelen (im Werte von 900 Yen).

| | |
|---|---|
| Einfuhr 1884 | ? |
| 1885 | ? |
| 1886 | ? |
| 1887 | im Werte von 21.825 £ |
| 1888 | ? |

15. Cigarren und Tabak (im Werte von 277 Yen):

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhr 1884 | | | | ? |
| 1885 | | | | ? |
| 1886 | | | | ? |
| 1887 | im | Werte | von | 14.866 £ |
| 1888 | „ | „ | „ | 15.661 „ |

Andere Gegenstände, in welchen eine Einfuhr aus unserer Monarchie noch stattgefunden hat, sind entweder in keiner Specialrubrik des Titels „Verschiedenes“ eigens ausgewiesen, oder es sind Artikel, welche — wie Tuche, andere Textilwaren, Lederwaren u. s. w. — unter anderen Hauptrubriken Erwähnung gefunden haben.

Schließlich sind noch an Einfuhren zu erwähnen:

*g*) Dampfschiffe:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | im | Werte | von | 318.902 £ |
| „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | 130.509 „ |
| „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | 12.295 „ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | 64.043 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | 123.410 „ |

und endlich

*h*) Japanische Producte und Manufacturen.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | im | Werte | von | ? |
| „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | ? |
| „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | 6.825 £ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | 2.414 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | 3.475 „ |

Der Herkunft nach gruppiren sich die bedeutenderen Einfuhrswerte von Yokohama in folgender Weise:

| | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 [1]) |
|---|---|---|---|---|---|
| Großbritannien ..... | 2,112.756 | 2,176.999 | 2,124.817 | 3,087.840 | 3,521.136 |
| u. zw. europäisches Großbritannien ... | 1,949.371 | 1,934.107 | 1,872.211 | 2,738.452 | 3,195.129 |
| Ostindien.......... | 158.075 | 228.189 | 236.356 | 337.911 | 283.163 |
| Australien......... | 5.310 | 14.703 | 16.250 | 6.378 | 38.510 |
| Canada ........... | — | — | — | 5.099 | 4.334 |
| Vereinigte Staaten v. Nordamerika..... | 275.506 | 360.740 | 362.745 | 416.734 | ? |
| Deutschland ....... | 301.369 | 235.160 | 357.771 | 616.543 | ? |
| Frankreich......... | 205.532 | 193.460 | 184.706 | 319.552 | ? |
| China ............ | 969.362 | 788.609 | 931.170 | 906.369 | ? |

Der Rest zersplittert sich auf die übrigen europäischen Staaten; Korea steuert auch ein sehr Geringes zu den Einfuhren Yokohamas bei.

Indem wir durch die vorstehenden Ausführungen dasjenige erschöpft zu haben glauben, was sich auf die Einfuhrsverhältnisse von Yokohama bezieht, wenden wir uns nun der Besprechung der Ausfuhren dieses Hafens zu.

*a*) Seide.

An Rohseide der verschiedenen Qualitäten und an Seidenabfällen gelangten zur Ausfuhr:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 5,689.066 | Pfd. im Werte von | 2,369.520 | £ |
| " " 1885 | 5,338.400 | " " " " | 2,489.774 | " |
| " " 1886 | 6,761.960 | " " " " | 3,292.340 | " |
| " " 1887 | 7,160.669 | " " " " | 3,416.885 | " |
| " " 1888 | 8,634.421 | " " " " | 4,384.927 | " |

*b*) Seidencocons.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 331.333 | Pfd. im Werte von | 46.858 | £ |
| " " 1845 | 218.933 | " " " " | 27.979 | " |
| " " 1886 | 536.849 | " " " " | 70.157 | " |
| " " 1887 | 404.543 | " " " " | 43.776 | " |
| " " 1888 | 426.940 | " " " " | 37.482 | " |

*c*) Seidenmanufacte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | für den Wert von | 23.355 | £ |
| " " 1885 | " " " " | 33.863 | " |
| " " 1886 | " " " " | 111.830 | " |
| " " 1887 | " " " " | 16.560 | " |
| " " 1888 | " " " " | 19.227 | " |

Dazu erscheinen aber noch in den Jahren 1887 und 1888 speciell ausgewiesen:

[1]) Für das Jahr 1888 weist der englische Consularbericht nur den Antheil Englands und der englischen Colonien, nicht aber auch jenen anderer Länder aus.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Seidene Tücher ..... | 3,752.429 | Stück | im | Werthe | von | 178.442 | £ |
| und | 4,013.095 | " | " | " | " | 187.303 | " |
| Andere Seidengewebe | 3.979 | " | " | " | " | 8.282 | " |
| und | 10.773 | " | " | " | " | 28.783 | " |

Über die Hälfte der Ausfuhrswerte von Yokohama entfällt auf Seide und Seidenmanufacte sammt Cocons; der Handel in Seide ist von vielseitigen Verhältnissen der Speculation, des Zinsfußes und der jeweiligen oft von Tag zu Tag sich ändernden Lage des auswärtigen, europäischen — namentlich des italienischen — Seidenmarktes in einer oft sehr störenden Weise beeinflusst. Die japanische Regierung ist bestrebt, der Seidenraupenzucht und Seidenindustrie, auf welchen ein Hauptreichtum des Landes basirt, jede nur denkbare Förderung angedeihen zu lassen.

*d)* Thee.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 20,213.867 | Pfd. | im | Werte | von | 662.366 £ |
| " | " | 1885 | 23,786.366 | " | " | " | " | 751.666 " |
| " | " | 1886 | 27,836.925 | " | " | " | " | 829.538 " |
| " | " | 1887 | 26,557.616 | " | " | " | " | 732.348 " |
| " | " | 1888 | 23,808.714 | " | " | " | " | 559.628 " |

Bemerkenswert ist, dass im Jahre 1887 über 4,000.000 Pfd. der Theeausfuhr von Yokohama weniger als gewöhnlich über Suez dirigirt wurde. Der Weg durch den Stillen Ocean mit darauffolgender Benützung der canadischen pacifischen Bahn kommt mehr und mehr in Aufnahme.

*e)* Kupfer.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 2.751 | *t* | im | Werte | von | 128.389 £ |
| " | " | 1885 | 5.074 | " | " | " | " | 196.054 " |
| " | " | 1886 | 6.302 | " | " | " | " | 235.704 " |
| " | " | 1887 | 4.971 | " | " | " | " | 187.529 " |
| " | " | 1888 | 4.672 | " | " | " | " | 249.811 " |

*f)* Getrocknete Fische.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 80.880 | Centner | im | Werte | von | 121.340 £ |
| " | " | 1885 | 79.940 | " | " | " | " | 109.049 " |
| " | " | 1886 | 79.443 | " | " | " | " | 118.467 " |
| " | " | 1887 | 62.590 | " | " | " | " | 99.316 " |
| " | " | 1888 | 25.131 | " | " | " | " | 69.937 " |

Von den Artikeln der specifisch einheimischen Industrie gelangten von Yokohama aus zur Ausfuhr:

*g)* Bronzewaren.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 und 1885 ? | | | | | |
| " | " | 1886 | für | den | Wert | von | 14.449 £ |
| " | " | 1887 | " | " | " | " | 19.614 " |
| " | " | 1888 | " | " | " | " | 19.625 " |

*h*) Porzellan- und Töpferwaren.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 59.127 £ |
| „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 65.800 „ |
| „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 90.967 „ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | „ | 107.405 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | „ | 99.345 „ |

*i*) Lackwaren.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 66.103 £ |
| „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 61.229 „ |
| „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 69.890 „ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | „ | 68.656 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | „ | 61.844 „ |

*k*) Fächer.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1886 | 6,436.287 | Stück | im | Werte | von | 9.870 £ |
| „ | „ | 1887 | 7,168.952 | „ | „ | „ | „ | 11.880 „ |
| „ | „ | 1888 | 6,826.892 | „ | „ | „ | „ | 10.795 „ |

*l*) *Jinrikishas.*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1886 | 2.245 | Stück | im Durchschnittswerte | von | 2 £ 16 sh. |
| „ | „ | 1887 | 4.362 | „ | „ Werte | von | 11.332 £ |
| „ | „ | 1888 | ? | „ | „ „ | „ | ? |

Diese kleinen, für die Verhältnisse Ostasiens so besonders geeigneten Handwägelchen zum Personentransporte, gehen von Yokohama nach China, und neuerer Zeit auch nach den *Straits Settlements* und nach Indien.

*m*) Papiere.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1886 | für | den | Wert | von | 15.590 £ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | „ | 25.079 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | „ | 35.751 „ |

*n*) Von Gegenständen fremder Einfuhr gelangten zur Ausfuhr von Yokohama:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 und 1885 | ? | | | | |
| „ | „ | 1886 | für | den | Wert | von | 51.844 £ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | „ | 54.938 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | „ | 70.828 „ |

Endlich ist noch zu bemerken die Ausfuhr von

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reis | 1885 | 16.180 | Centner | im | Werte | von | 7.243 £ |
| | 1886 | 79.524 | „ | „ | „ | „ | 27.174 „ |
| | 1887 | ? | | | | | ? |
| | 1888 | 21.971 | „ | „ | „ | „ | 18.456 „ |
| Tabak | 1884 | 15.476 | Centner | im | Werte | von | 23.836 £ |
| | 1885 | 21.600 | „ | „ | „ | „ | 30.058 „ |
| | 1886 | 9.049 | „ | „ | „ | „ | 11.960 „ |
| | 1887 u. 1888 | ? | | | | | ? |

Steinkohle für die localen Bedürfnisse der Seeschiffahrt.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1884 | 25.130 t | im | Werte von | 27.931 £ |
| 1885 | 27.196 „ | „ | „ | 28.412 „ |
| 1886 | 29.358 „ | „ | „ | 29.787 „ |
| 1887 | 34.693 „ | „ | „ | 33.524 „ |
| 1888 | 48,647 „ | „ | „ | 45.091 „ |

Von geringerer und meist nur den japanischen Innenhandel tangirender Bedeutung sind die Ausfuhren an Kleidungsstücken, Baumwollstoffen, *Ginsêng*, *Iriko* (*bêche de mer*), Moschus, Pfefferminzöl, Strohgeflechten, Holzarbeiten, Leberthran u. s. w.

So wie bei den Gegenständen der Einfuhr die Herkunft, so ist es bei den Artikeln der Ausfuhr von Interesse, zu constatiren, nach welchen Ländern diese letzteren vorzugsweise ihren Weg nehmen. Diesfällig stehen uns für die Ausfuhren von Yokohama die folgenden Hauptziffern zugebote:

| Nach | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 [1]) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Pfund Sterling | | | |
| Großbritannien | 400.104 | 327.802 | 415.938 | 394.834 | 637.181 |
| u. zw. nach europ. Großbritannien | 331.864 | 234.088 | 315.780 | 274.659 | 520.186 |
| Ostindien ....... | 62.871 | 82.421 | 95.484 | 36.528 | 27.877 |
| Australien ...... | 5.369 | 11.294 | 4.674 | 6.778 | 11.442 |
| Canada ......... | ? | ? | ? | 76.869 | 77.676 |
| Verein. Staaten v. Nordamerika... | 1,921.618 | 2,177.004 | 2,736.135 | 2,751.097 | ? |
| Deutschland ..... | 25.052 | 27.851 | 31.354 | 32.592 | ? |
| Frankreich ...... | 1,208.204 | 1,137.587 | 1,531.522 | 1,420.599 | ? |
| Italien ......... | 11.451 | 20.136 | 28.392 | 85.627 | ? |
| China.......... | 313.407 | 385.099 | 399.825 | 139.007 | ? |

Der Rest zersplittert sich auf die andereren europäischen Länder, und auch hier entfällt ein minimaler Betrag auf Korea. An der Spitze der Länder, nach welchen die Ausfuhr von Yokohama sich richtet, stehen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wohin beinahe die ganze Theeausfuhr und ein guter Theil des Seidenexportes gehen; der bedeutende Import japanischer Seide nach Frankreich ist die Ursache, dass Frankreich die nächste Stelle nach den Vereinigten Staaten zukommt.

Der Außenhandel von Yokohama lenkt unsere Blicke auf die Schifffahrt, welche diesen bedeutenden Handel zu bewältigen hat.

Bevor wir uns aber mit der Statistik über diese Schiffahrt befassen, und die oceanischen Dampferlinien nennen, welche den Hafen von Yokohama in regelmäßiger Folge besuchen, sei hier den Bemerkungen Platz gegönnt, welche Fregattenkapitän v. Spetzler in nautischer Hinsicht über den Hafen, oder eigentlich über die Rhede von Yokohama zu machen fand.

[1]) Auch hier berücksichtigt der englische Consularbericht über das Jahr 1888 nur Großbritannien und die britischen Dependenzen.

Im allgemeinen bemerkt dieser Schiffscommandant, dass die in Gebrauch befindlichen Seekarten und Pläne vollkommen entsprechen, und das Anlaufen der Rhede unter gewöhnlichen Umständen mit keinerlei besonderen Schwierigkeiten verbunden ist. Des weiteren macht er auf die für Schiffe auf der Rhede wichtigen Wettersignale aufmerksam, welche seit einiger Zeit eingeführt worden sind. Diese Signale werden von einem Maste aus abgegeben, welcher sich am Fuße des südlichen Wellenbrechers der englischen *Hatoba* — des gewöhnlichen Anlegeplatzes — befindet. Die Signale selbst sind die folgenden:

Ein rother Ballon, oder bei Nacht an Stelle desselben ein rothes Licht, bedeuten das wahrscheinliche Einsetzen starken Windes, ohne dass über die Richtung desselben Bestimmtes gesagt werden könnte.

Ein rother Konus mit der Spitze nach unten gebisst, oder drei rothe Lichter in Dreiecksform, ebenfalls mit der Spitze nach unten arrangirt, bedeuten: wahrscheinliches Einsetzen starken Windes aus Süden.

Der rothe Konus mit der Spitze nach oben gerichtet, oder die drei rothen Laternen in Dreiecksform mit der Spitze nach oben arrangirt, bedeuten wahrscheinliche starke Winde aus Norden. —

Auf der Rhede befinden sich vier stark vertäute Boyen, welche für die Schiffe der *Messagéries Maritimes*, der *Peninsular and Oriental St. Sh. Co.*, der japanischen Schiffahrtsgesellschaft *Mitsu Bishi*[1]) und der *Oriental and Occidental St. Sh. Co.* bestimmt sind.

Der Schutz des Ufers gegen den Anprall der Wogen besteht aus einer sanft aufsteigenden, aus großen unregelmäßigen Steinen hergestellten Böschung. Anlegestellen gibt es in den beiden Mündungen des Canales, an den beiden Enden der Stadt, dann in den beiden *Hatobas*, endlich können noch einige sehr mangelhafte Holztreppen im Norden der englischen *Hatoba* als solche benützt werden. In der französischen *Hatoba*, deren beide Molos gerade in die See reichen, ohne dass durch ein Übereinandergreifen derselben der gegen Land setzende Seegang abgehalten würde, ist das Anlegen nur bei ruhigem Wetter, und wegen der geringen Wassertiefe auch nur bei Hochwasser zu empfehlen. Längs der englischen *Hatoba* bemerkt man einige schwächere Landfesten. Schöne, regelmäßig gemauerte Quais findet man nur an der Mündung des Canals zwischen der europäischen Stadt und den *Hills*.

Jede einzelne der Schiffahrtsgesellschaften, welche Yokohama anlaufen, besitzt daselbst ihr eigenes Kohlenmagazin. Das Kohlendepôt der *Pacific Mail Steam Ship Company* ist mit einem hölzernen Lademolo in Verbindung, welcher einen kleinen Ladekrahn trägt. An diesem Molo können nur Lastboote anlegen. Mehrere Warenmagazine ziehen sich im Norden der englischen *Hatoba* hin; doch nur ein einziges derselben besitzt einen eigenen Ladekrahn von 15 *t* Tragfähigkeit.

Winde aus dem I. und II. Quadranten erschweren im allgemeinen auf der Rhede von Yokohama den Verkehr mit dem Lande in ziemlich fühlbarer Weise; insbesondere ist dies der Fall, wenn die gewöhnlich nicht allzu starken Gezeitströmungen im Zunehmen begriffen sind, und bis zu 2 Meilen stündlich, abwechselnd nach NNW. und Süden setzen. Die übliche Vertäuungsart ist jene vor zwei Ankern, welche im Hahnepoot gegen die Flut- und Ebbeströmung geworfen werden.

[1]) Seither *Nippon Yushen Kaisha* benannt.

Über die Schiffahrtsbewegung auf der Rhede von Yokohama stehen uns die folgenden Daten zur Verfügung.

Eingelaufen sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1868 | 285 | Schiffe | mit | 299.970 t | Ges.-Geh. |
| „ „ | 1869 | 638 | „ | „ | 466.254 „ | „ |
| „ „ | 1884 | 2.246 | „ | „ | 1,178.794 „ | „ |
| „ „ | 1885 | 2.162 | Dampfer | „ | 1,578.566 „ | „ |
| | | 395 | Segler | | | |
| „ „ | 1886 | 2.227 | Dampfer | „ | 1,715.029 „ | „ |
| | | 243 | Segler | | | |
| „ „ | 1887 | 2.394 | Dampfer | „ | 1,866.600 „ | „ |
| | | 452 | Segler | | | |
| „ „ | 1888 | 2.574 | Dampfer | „ | 2,025.762 „ | „ |
| | | 320 | Segler | | | |

Ein sehr bedeutender Antheil an dieser Schiffahrt kömmt der heimischen japanischen Flagge zu. Dieser gehörten unter den im Hafen von Yokohama verkehrenden Schiffen an:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1885 | 1.927 | Dampfer | mit | 1,086.169 t |
| | | 325 | Segler | „ | 56.646 „ |
| „ „ | 1886 | 1.941 | Dampfer | „ | 1,156.757 „ |
| | | 171 | Segler | „ | 43.182 „ |
| „ „ | 1887 | 2.074 | Dampfer | „ | 1,228.015 „ |
| | | 401 | Segler | „ | 50.552 „ |
| „ „ | 1888 | 2.211 | Dampfer | „ | 1,296.201 „ |
| | | 273 | Segler | „ | 41.081 „ |

Unter den fremden Flaggen hat die englische nach langem Ringen auch hier den ersten Platz einzunehmen gewusst. Längere Zeit nach Erschließung des Hafens von Yokohama stand das amerikanische Sternenbanner an der Spitze der in Yokohama verkehrenden Handelsflaggen; man rechnete im Jahre 1869, dass die amerikanische Flagge 44%, die englische 27%, die deutsche — damals norddeutsche Bundesflagge — 9% des fremden Antheiles am Seeverkehre vermittle. Die japanische Hochsee- und namentlich Dampfschiffahrt war damals erst im Entstehen. Gegenwärtig hat, wie wir gesehen haben, die heimische Flagge den weitaus größten Antheil an der Schiffahrt von Yokohama[1]); von der fremden Schiffahrt entfallen gegenwärtig 60% auf die englische, 21% auf die amerikanische, 9% auf die deutsche und 8% auf die französische Flagge. Nur 2% bleiben übrig, welche sich auf alle anderen Seeflaggen zersplittern.

Das bemerkenswerteste Ereignis der letzten Jahre in Bezug auf das japanische Schiffahrtswesen, war die im Jahre 1885 eingetretene Fusion der zwei bedeutendsten japanischen Schiffahrtsgesellschaften, welche unter den Namen *Mitsu-bishi* und *Kyôdo-Unyu* bekannt waren. Die letztere Gesellschaft war im Jahre 1882 gegründet worden, ohne dass mit dieser Gründung im vorhinein eine Concurrenz gegen die ältere Gesellschaft beabsichtigt gewesen

[1]) An den gegebenen Zahlen hat allerdings der für den Handel wenig belangreiche Localverkehr einen großen Antheil.

wäre. Eine solche Concnrrenz trat aber bald der Natur der Sache nach zwischen beiden Gesellschaften ein, und das fortwährende gegenseitige Unterbieten in den Fracht- und Passagierpreisen drohte beide Gesellschaften dem Ruine znzuführen. Bald hieß es, dass eine Fusion im Anzuge sei, und am 1. October 1885 übernahm eine nene Gesellschaft, die *Nippon Yusen Kaisha*, die Schiffe, Liegenschaften, das Material nnd Personal, sowie die Verpflichtnngen beider früher genannten Gesellschaften. Die Fusion war nnter Intervention nnd mit specieller Bewilligung der Regierung znstande gekommen; und das japanische Handelsministerium gab, wie Consnl Robertson an Sir J. Plumkett am 28. Mai 1886 berichtete, die folgenden Bestimmnngen rücksichtlich der neuen großen japanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft bekannt:

Die Gesellschaft ist anf dreißig Jahre concessionirt, nnd die Erneuernng oder Verlängerung der Concession ist der Regierung vorbehalten. Das Capital der Gesellschaft wnrde mit 1,925.000 £ festgesetzt, welches in 200.000 Actien nntergetheilt ist. 148.000 dieser Actien kamen in den Privatbesitz des Pnblicums, während die Regiernng den Rest von 52.000 Actien übernahm. Die Regiernng leistet der Gesellschaft für die Dauer der ersten fünfzehn Jahre der Concession eine Zinsengarantie von 8 %; während der Daner dieser Zinsengarantie hat die Regierung das Recht, den Präsidenten, Vicepräsidenten und die Directoren — Verwaltnngsräthe — der Gesellschaft zu ernennen. Dieses Recht soll übrigens nachträglich auf die Dauer von nur acht Jahren beschränkt worden sein. Sollten die Erträgnisse mehr als 8% betragen, so erhält die Regierung von dem Überschnsse die Hälfte. Die Gesellschaft wurde verpflichtet, jährlich 7% des Gesammtwertes des Flottenmateriales als Versichernngsprämie, 10% als Reparatursauslagen nnd 5% als Abschreibnng für natürliche Deteriorirung auszusetzen. Der Regierung steht die beliebige Verwendnng der Schiffe der Gesellschaft zu Zwecken des öffentlichen Dienstes frei, wogegen eine nach dem Tonnengehalte der in Ansprnch genommenen Schiffe berechnete Vergütung zn bezahlen ist. Bei der Fusion wnrde das Vermögen der *Mitsu Bishi*-Gesellschaft mit 970.098, jenes der anderen Stammgesellschaft mit 1,142.110 £ berechnet.

Genaue Instructionen, welche von Seite der General - Postdirection erlassen wurden, sichern der Gesellschaft die Besorgnng der Post nnd die hiefür entfallenden Vergütnngen; Pönalien, welche im einzelnen Falle nicht 88 £ überschreiten sollen, sind für Vernachlässigungen von Seite der Gesellschaft oder ihrer Organe in diesem Postvertrage vorgesehen.

Znr Zeit der Fnsion der Gesellschaften bestand das neuvereinigte flottante Material aus 60 Oceandampfern, 12 Segelschiffen, 6 Hulks, 23 Dampfbooten und Schleppern und 6 schweren Lastbooten.

Die Kritik, welche die hier in den Grundzügen wiedergegebene Concessionirung der Gesellschaft im japanischen Publicum fand, richtete sich namentlich gegen die bedeutende Zinsengarantie, dnrch welche für die Gesellschaft in ziemlich ausgesprochener Weise ein Monopol geschaffen wnrde, gegen welches die Rhederei nicht leicht aufkommen zn können glaubte. Sonderbarerweise versuchte man gerade nach dem Inslebentreten der nenen, mit so kräftiger Hilfe arbeitenden Gesellschaft, derselben von chinesischer Seite ans Concnrrenz zu machen, indem einige chinesische Dampfer, der *China Merchants Steam Navigation Company* angehörend, eben um jene Zeit einige Fahrten von Shanghai über Nagasaki nach Hiogo und Kobé unternahmen;

doch erwies sich dieser Concurrenzversuch, der in keiner Weise ernste Besorgnisse wachgerufen hatte, bald als ein verfehltes Unternehmen.

In der Art und Weise des Entgegenkommens der japanischen Regierung bei der nothwendig gewordenen Fusionirung der beiden Dampfschiffahrts-Gesellschaften spricht sich schon zur Genüge die weitgehende Sorgfalt aus, welche von Seite dieser Regierung den Angelegenheiten der Schiffahrt im allgemeinen gewidmet wird; auch aus anderen Bestimmungen aber ist das Bestreben der japanischen Regierung zu erkennen, die Schiffahrt in jeder Beziehung zu heben, und ihren Betrieb in die neuesten, modernsten Bahnen zu lenken. So z. B. wurde am 8. Juli 1885 eine Verordnung veröffentlicht, durch welche vom 1. Jänner 1887 an der Bau von Segelschiffen nach japanischem Muster, d. i. von den nur für die kleine Küstenfahrt geeigneten Dschunken, auf Schiffe von geringerem Tonnengehalte als 75 *t* beschränkt zu bleiben hat. Zur Zeit der Erlassung dieser Verordnung mögen in allen japanischen Häfen gegen 1200 Dschunken von größerem Tonnengehalte als 75 *t* vorhanden gewesen sein; diese Schiffe werden also nach und nach von der Bildfläche verschwinden, und soferne sie überhaupt Ersatz finden werden, wird dieses durch Schiffe geschehen müssen, welche nach europäischer Art gebaut und getakelt sein, und welche sich demnach auch zu den weitesten Fahrten eignen werden. An tüchtigen Bemannungen für ihre Schiffe wird es den Japanern nie fehlen, denn ihre natürlichen Eigenschaften machen aus den Japanern die vortrefflichsten Seeleute; sowohl auf Dampfern als auf Seglern sind die Japaner zu allen den verschiedenen Diensten auf das Beste zu gebrauchen, und Consul Robertson erwähnt den Fall, dass ein englischer Kapitän versuchsweise sein Schiff durchaus mit Japanern bemannte, und nach Zurücklegung mehrerer Reisen zwischen Japan und England sich auf das Allergünstigste über die Geschicklichkeit der Mannschaft sowohl, als über ihre vorzüglichen, mustergiltigen disciplinären Eigenschaften aussprechen konnte. Diese letzteren Eigenschaften werden ganz besonders von englischen Kapitänen geschätzt, welche vielfach Ursache haben, die fremden Elemente unter ihren Schiffsbemannungen ihren eigenen Landsleuten vorzuziehen. Es ist eine bekannte, in den englischen Consularberichten nicht eben allzu selten berührte Thatsache, dass — von den Heizern abgesehen, welche auf allen nach Japan verkehrenden Dampfern immer aus Eingeborenen recrutirt werden (Chinesen, Indier, Malayen, auch Japaner) — die englischen Kapitäne namentlich die skandinavischen und deutschen Seeleute für den Deckdienst beiweitem ihren englischen oder amerikanischen Landsleuten vorziehen. Die ersteren verheuern sich im allgemeinen um geringeren Lohn als die letzteren, sind vorzügliche Seeleute, und unterwerfen sich williger der Schiffsdisciplin. Allerdings heißt es auch, dass sie den Wirkungen schlechter Beispiele bald unterliegen *„and in the long run leave but little to choose as between them and British or American, or other foreign seamen“.*

Für die Bedürfnisse der Schiffahrt ist in Yokohama ausreichend gesorgt. Mehrere Maschinenfabriken sind imstande, die gewöhnlichen Reparatursarbeiten und nicht allzu umfassende Neuerzeugungen zu besorgen. Die Firmen Kildoyle u. Co., sowie Whitefield u. Co, werden vom Fregattenkapitän v. Spetzler in dieser Richtung speciell genannt. Die letztere Firma besitzt eine größere Gießerei und einen *Slip* für Boote und kleinere Fahrzeuge. Maschinenbetriebs-Materiale, sowie Vorräthe aller Art sind stets in ausreichender Menge, guter Qualität und zu entsprechenden Preisen zu bekommen. Englische

Steinkohle kostete zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS bei den *Messageries Maritimes* $13^1/_2$, bei Langfeld und Mayers 14—15 $; japanische Kohle konnte zu 6—7 $ die Tonne bezogen werden. Für größere Reparaturen, Dockungen u. dgl. müsste von Kriegsschiffen das zu Jokosuka, in der Nähe von Yokohama befindliche kaiserliche See-Arsenal in Anspruch genommen werden, dessen Benützung bei der außerordentlichen Bereitwilligkeit und dem herzlichen Entgegenkommen der japanischen Behörden auf Ansuchen wohl ohne allen Zweifel gestattet werden würde.

Von den großen Schiffahrtsgesellschaften, welche ihre Schiffe in gänzlich geregelter Folge Yokohama berühren lassen, gebürt auch hier der erste Rang der französischen *Messageries Maritimes*, und der englischen *Peninsular and Oriental St. Sh. Co.*; diesen Gesellschaften, welche Yokohama in einer durchschnittlich wöchentlichen Verbindung mit Hongkong und im weiteren Sinne mit Ostasien, Indien und Europa halten, schließt sich würdig die nordamerikanische *Pacific Mail St. Sh. Co.* an, deren Dampfer zweimal im Monate zwischen San Francisco und Yokohama verkehren. Von größter Bedeutung für den interjapanischen Verkehr ist die früher genannte einheimische Gesellschaft *Nippon Yusen Kaisha*. Diese Gesellschaft ist gänzlich nach modernen Anforderungen organisirt, besitzt ihr eigenes technisches Etablissement zu Kaigan-Dori, wo sich auch ihre Materialmagazine befinden; die Generaldirection ist zu Yokohama, und in allen japanischen Häfen, dann in den koreanischen Vertragshäfen, ferners zu Tientsin, Chefoo und Shanghai, sowie zu Wladiwostok sind ständige Agentien der Gesellschaft etablirt. Die Schiffe, theils von Fremden, theils von Japanern commandirt, über welche die Gesellschaft im Jahre 1887 verfügte, waren die folgenden:

| | | |
|---|---|---|
| *Awo-mori - maru* | 88 *t* | 25 *c* |
| *Chitose-* „ | 293 „ | 70 „ |
| *Gembu-* „ | 326 „ | 75 „ |
| *Hakodate* „ | 104 „ | 66 „ |
| *Harima-* „ | 436 „ | 75 „ |
| *Higo-* „ | 338 „ | 150 „ |
| *Hyogo-* „ | 897 „ | 200 „ |
| *Hiroshima-* „ | 1158 „ | 320 „ |
| *Idzumo-* „ | 436 „ | 70 „ |
| *Ise-* „ | 748 „ | 120 „ |
| *Kii-* „ | 839 „ | 150 „ |
| *Kiorio-* „ | 136 „ | 100 „ |
| *Kumamoto-* „ | 1240 „ | 200 „ |
| *Kwaigo-* „ | 36 „ | 30 „ |
| *Kwanko-* „ | 197 „ | 50 „ |
| *Matsumaye-* „ | 473 „ | 90 „ |
| *Mino-* „ | 559 „ | 95 „ |
| *Mororan-* „ | ? „ | ? „ |
| *Mutsu-* „ | 552 „ | 95 „ |
| *Negato-* „ | 1160 „ | 250 „ |
| *Nagoya-* „ | 1069 „ | 310 „ |
| *Naniwa-* „ | 130 „ | 85 „ |
| *Nemuro-* „ | 121 „ | ? „ |
| *Niigata-* „ | 1096 „ | 250 „ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Omi-* | *maru* ..................... | 1512 *t* | 350 *e* |
| *Owari-* | „ ..................... | 684 „ | 125 „ |
| *Riyofu-* | „ ..................... | 170 „ | 50 „ |
| *Sagami-* | „ ..................... | 1162 „ | 225 „ |
| *Satsuma-* | „ ..................... | 1160 „ | 250 „ |
| *Seirio-* | „ ..................... | 159 „ | 90 „ |
| *Shario-* | „ ..................... | 524 „ | 110 „ |
| *Shinagawa-* | „ ..................... | 908 „ | 120 „ |
| *Suminoye-* | „ ..................... | 852 „ | 150 „ |
| *Suruga-* | „ ..................... | 436 „ | 70 „ |
| *Taganoura-* | „ ..................... | 448 „ | 96 „ |
| *Tabachiho-* | „ ..................... | 1406 „ | 200 „ |
| *Takasago-* | „ ..................... | 1229 „ | 250 „ |
| *Tamaura-* | „ ..................... | 558 „ | 118 „ |
| *Tokai-* | „ ..................... | 652 „ | 140 „ |
| *Tokio-* | „ ..................... | 1350 „ | 280 „ |
| *Totomi-* | „ ..................... | 1197 „ | 180 „ |
| *Toyoshima-* | „ ..................... | 702 „ | 150 „ |
| *Tsuruga-* | „ ..................... | 662 „ | 110 „ |
| *Urado-* | „ ..................... | 271 „ | 80 „ |
| *Wakanoura-* | „ ..................... | 1343 „ | 300 „ |
| *Yamaskiro-* | „ ..................... | 1512 „ | 350 „ |
| *Yechigo-* | „ ..................... | 750 „ | 130 „ |
| *Yetchin-* | „ ..................... | 680 „ | 98 „ |
| *Yokohama-* | „ ..................... | 1298 „ | 350 „ |
| *Yoshino* | „ ..................... | 190 „ | 70 „ |

Segelschiffe:

| | | |
|---|---|---|
| *Hidesatu-* | *maru* ............................ | 293 *t* |
| *Masashige-* | „ ............................ | 300 „ |
| *Minata gawa-* | „ ............................ | 135 „ |
| *Mitsunaka-* | „ ............................ | 406 „ |
| *Nishibetsu-* | „ ............................ | 144 „ |
| *Tametomo-* | „ ............................ | 372 „ |
| *Tsunemoto-* | „ ............................ | 406 „ |
| *Yorinobu-* | „ ............................ | 483 „ |
| *Yoshiiye* | „ ............................ | 348 „ |

Von fremden Schiffahrtsgesellschaften sind noch zu erwähnen:

Regelmäßig verkehrende: *Occidental and Oriental St. Sh. Co.* (engl.); *Canadian Pacific Line; Occidental and Oriental Steamers* (amerikanisch; der Norddeutsche Lloyd; ferners ohne regelmäßigen Verkehr: die *White Star Line, United Hales Line, Gibbs Line* (nach Australien), *Eastern and Australia St. Sh. Co., Ocean St. Sh. Co., Austral-China, Japan and Straits St. Sh. C., Castle Line, Shire Line, Indo-China St. Navig. Co., Glen Line* u. a. m.

Alle diese Gesellschaften sind in Yokohama durch Agentien vertreten, desgleichen unsere große heimische Schiffahrtsgesellschaft, obwohl dieselbe leider bisher ihren Verkehr noch nicht bis in die japanischen Gewässer ausgedehnt hat. Ob eine Ausdehnung der Lloydfahrten bis zu den japanischen

Häfen in absehbarer Zeit zu erwarten steht, ist wohl fraglich, da unsere directen Handelsbeziehungen mit Japan noch sehr geringe sind; doch mag die Bemerkung hier Platz finden, dass sowohl Fregattenkapitän v. Spetzler als Linienschiffskapitän Müller, im Gegensatze zu ihrer auf Seite 515 wiedergegebenen Ansicht über die Chancen einer Erweiterung der Lloydfahrten bis Shanghai, der eventuellen Errichtung einer Zweiglinie von Hongkong über Nagasaki-Kobé nach Yokohama ziemlich günstigen Erfolg prognosticiren, und diese Ansicht damit begründen, dass gerade zur Zeit ihrer Anwesenheit in den japanischen Häfen es öfters an verfügbarem Frachtraume mangelte.

Unter den Segelschiffen — meist Vollschiffen — welche Yokohama anlaufen, ist wie unter den Dampfern, die englische, amerikanische und deutsche Flagge neben der heimischen am meisten vertreten.

Rücksichtlich der fremden Segelschiffahrt macht Fregattenkapitän von Spetzler die für unsere Rhederei nicht unwesentliche Bemerkung, dass eine genauere Einsichtnahme in die japanische Schiffahrtsstatistik zur Wahrnehmung führt, dass die auslaufenden Segelschiffe weit öfters in Ballast als in Ladung die japanischen Häfen verlassen. Segelschiffe finden eben in Japan selten Rückfrachten, weil hier meistens theure Güter, wie Seide, Thee, Objecte der japanischen Kunstindustrie, zur Ausfuhr kommen, welche die theureren Frachtsätze der schnelleren Dampfer wohl vertragen. Rückfracht für Segler muss meistens in chinesischen Häfen gesucht werden, und dies erklärt zum Theile auch die Thatsache, dass die Frachtsätze solcher Schiffe von San Francisco nach dem viel näheren Yokohama theurer sind als jene nach Hongkong.

Der Verkehr zu Lande ist innerhalb des Weichbildes der Stadt Yokohama ein sehr lebhafter; man sieht viel elegante Equipagen und Reitpferde; für den Warenverkehr sind Fuhrwerke im Gebrauch, welche durch Pferde oder Ochsen fortbewegt werden. Einzelne Personen bedienen sich vielfach der schon früher erwähnten *Jinrikishas*, welche ein- oder zweisitzig eingerichtet, durch 1 — 2 Mann, außerhalb der Stadt wohl auch durch drei Mann geschoben und gezogen werden. Localpost und Localtelegraph stehen im Betriebe. Trotz aller Anstrengungen der japanischen Regierung, diese wichtigen Zweige des öffentlichen Dienstes auf die Höhe der Leistungsfähigkeit zu bringen, welche dieselben in europäischen Culturstaaten erlangt haben, ist doch der locale Post- und Telegraphenverkehr zu Yokohama noch kein befriedigender zu nennen. Im Jahresberichte des Mr. Le Poer Trench an den Marquis v. Salisbury über Finanzen und Verkehr Japans im Laufe des Jahres 1887 wird constatirt, dass die Einnahmen aus Post und Telegraphen von Jahr zu Jahr abnehmen, woraus nicht mit Unrecht der Schluse gezogen wird, dass *„something must be radically wrong in the management“*; als ganz besonders schlecht functionirend wird aber der locale Postverkehr zwischen Yokohama und Tôkio bezeichnet, wobei als beweisendes Beispiel angeführt wird, dass größere Handelsfirmen es vorziehen, ihre Briefe nach oder von Tôkio durch eigene mit der Eisenbahn reisende Boten bestellen zu lassen, und ebenso die für Tôkio bestimmten Exemplare der in Yokohama erscheinenden Zeitungen (*„Japan Gazette“ „Japan Herald“, „Japan Daily Mail“*, dann — nach den Angaben des Fregattenkapitäns v. Spetzler — noch 1 französisches und 16 (?) japanische Journale) mittelst Boten per Eisenbahn nach Tôkio gesendet und dort vertheilt werden müssen, damit die Abonnenten um drei bis vier Stunden früher in den Besitz der Blätter kommen als dies geschehen würde, wenn man dieselben der Localpost zur Beförderung anvertraut hätte.

Bezüglich des Telegraphenverkehres richten sich die Klagen nicht allein gegen die Langsamkeit der Zustellung, sondern auch gegen die abnorme Höhe der Tarife. Nachdem in dem eben früher erwähnten Berichte die Bemerkung vorkommt, dass die Telegraphentarife noch immer viel zu hohe seien, darf angenommen werden, dass im Jahre 1887 die Klagen noch immer begründet waren, welche Consul Robertson in seinem Berichte vom 26. Mai 1886 an Sir F. Plunkett in dieser Richtung in ausführlicher Weise erhoben hatte. Dieser Consularbericht constatirte zunächst, dass vom Jahre 1884 auf 1885 die Anzahl der vom Telegraphenamte zu Yokohama beförderten europäischen, d. h. in europäischen Sprachen abgefassten Localdepeschen, von 9123 auf 8121, und ebenso jene der von diesem Amte erhaltenen derlei Depeschen von 8450 auf 7272 abgenommen habe. Nicht mit Unrecht wurde die Ursache dieser Abnahme in der Benützung des Telegraphen einer Erhöhung der Tarife zugeschrieben, welche mit 1. Juli 1885 eingetreten war. Nach dem neuen Tarife zahlten Localtelegramme von Yokohama nach Tôkio, etwa 18 englische Meilen Distanz, gegen 4 Pence für das Wort bei einer Minimaltaxe von 1 sh. 8 p.; allerdings kostet das Telegramm nach irgend einem Punkte Japans auch nicht viel mehr als ein solches zwischen Yokohama und Tôkio. Die Erhöhung aber war eine sehr fühlbare, was am besten aus der Angabe hervorgeht, dass ein Telegramm von zwanzig Worten in europäischer Sprache, für welches früher etwa 11 d. zu entrichten waren, nunmehr auf 7 sh. zu stehen kam. Die Handelskammer von Yokohama verfehlte nicht, sich sofort nach dem Inslebentreten dieses neuen theueren Tarifes um Abhilfe an den Generaldirector des staatlichen Telegraphenwesens zu wenden. Ganz besondere wurde auf den Wunsch Wert gelegt, dass der Tarif für Telegramme zwischen Yokohama und Tôkio, und ebenso für solche zwischen Kobé und Osaka, der geringen Distanz entsprechend herabgesetzt werden möge. Der Generaldirector fand sich aber wenig geneigt, auf die ihm gemachten Vorstellungen einzugehen; er erklärte, dass allerdings nahe aneinander gelegene Orte durch einen einheitlichen Tarif leiden müssten, während hingegen weit von einander entfernte Orte in ähnlichem Maße Gewinn von solchen Tarifen ziehen müssen; er gab der Ansicht Ausdruck, dass der telegraphische Verkehr zwischen Yokohama und Tôkio mehr socialer als geschäftlicher Natur sei — was allerdings nicht unrichtig ist — und ganz besonders legte er Wert auf die Thatsache, dass die Telegraphisten für die Besorgung von »europäischen« Telegrammen eine besondere Vorschulung brauchen, und dass die Besorgung eines solchen Telegrammes erfahrungsgemäß den fünffachen Arbeitsaufwand beanspruche, wie ein solches in der Landessprache. Allerdings fehlt es nicht an den — wie es scheint, auch in japanischen Ämtern schon üblichen — Vertröstungen auf die Zukunft, wenn die erforderlichen Erfahrungen gewonnen sein würden. An solchen Erfahrungen scheint es, wenn man die früher erwähnte constante Abnahme in den Erträgnissen des Post- und Telegraphendepartements in Betracht zieht, nicht fehlen zu wollen. — Die Kosten der Errichtung von Telegraphenlinien in Japan sind in der Gegenwart nicht mehr so bedeutende, als dies früher der Fall war, wo man 5 £ 18 sh. als Errichtungskosten einer Leitungslänge von einer englischen Meile annahm; im Jahre 1887 konnte dieser Betrag schon mit nur 2 £ 16 sh. angenommen werden. Um den Betrieb billiger zu gestalten, betritt man in Japan den Weg, weibliche Kräfte für den Telegraphendienst heranzubilden; den unbedingten Vorzug bei der Anstellung genießen die Frauen der Telegraphenbeamten, welche dann an

derselben Station als Assistentinnen angestellt werden, an welcher der Gatte Beamter ist. Im Jahre 1885 hatten 60 Frauen von Telegraphenbeamten die erforderlichen Prüfungen abgelegt, und 21 von denselben hatten an kleinen Stationen, wo der Dienst durch Mann und Frau zusammen versehen werden konnte, Anstellung gefunden.

Der Hauptnachtheil, unter welchem das Telegraphenwesen in Japan leidet, scheint in gewissen Frictionen zu liegen, durch welche die Zustellung — vielleicht auch die Beförderung — der Telegramme verzögert wird; für den Localverkehr ist natürlich dieser Nachtheil ganz besondere fühlbar. Es gilt in Yokohama, beziehungsweise Tôkio, nicht allein für billiger, einen Boten mit der Eisenbahn statt eines Telegrammes zu senden, sondern man nimmt auch an, dass dieser Bote um etwa zwei Stunden früher seine Bestellung ausgerichtet haben werde, als ein Telegramm in die Hände des Adressaten gelangen könnte.

Dem Geldbedürfnisse des Handels kommen in Yokohama außer zahlreichen japanischen Geldinstituten mehrere Banken entgegen. Die wichtigsten sind: Die *Chartered Bank of India, Australia and China; Hongkong and Shanghai Banking Corporation; Chartered Mercantile Bank of India, London and China; New Oriental Bank Corporation.* Eine sehr große Anzahl von Versicherungsanstalten ist bei größeren Handelsfirmen vertreten. Eine Handelskammer wahrt die allgemeinen commerziellen Interessen. —

So bedeutend nun die commerzielle Thätigkeit von Yokohama auch ist, so würde man doch fehlgehen, wenn man annehmen wollte, dass die hier ansässigen Europäer und Amerikaner in dem anstrengenden und mühsamen Wettbewerbe um materiellen Gewinn gewissermaßen untergehen, ohne einen Theil ihrer Zeit auch der nöthigen Erholung und der Pflege geistiger Interessen zu widmen. Eine heitere und angenehme Geselligkeit besteht hier, und in der liebenswürdigsten Gastfreundschaft gegen Fremde macht Yokahama keine Ausnahme unter den übrigen asiatischen Handelsemporien. — Wir haben des Rennplatzes und des *United Club* schon an einer früheren Stelle erwähnt; wir wollen hier ergänzend beifügen, dass Yokohama einen deutschen Club „Germania", einen Rennclub, einen *Cricket and Athletic Club*, einen *Skating Club* und einen Club der Amateurs des Rudersports besitzt. Etwas exclusiverer Natur als diese auf keine Nation beschränkten Clubs scheint der bestehende Schützenverein zu sein, welcher sich *Swiss Rifle Club* nennt. Eine Choral-Gesellschaft pflegt die Musik. Von den Institutionen, welche die Pflege der höheren geistigen und humanitären Interessen zum Ziele haben, seien vorerst die christlichen Missionen und Vereine erwähnt: Die amerikanische Babtisten-Missionär-Union, die amerikanisch-prebysterianische Mission, die amerikanische Methodisten-Mission, die Mission der amerikanischen reformirten Kirche, die allgemeine amerikanische Missionsgesellschaft, die protestantisch-episcopale Mission, das amerikanische (von Frauen geleitete) *Mission Home*, die deutsche evangelische Congregation, die *Seamens Mission*, die *British and foreign Bible Society*, die *National Bible Society of Scotland*, *London Religious Tract Society*, *Christ Church*, mit einer eigenen Schule verbunden; die römischkatholische Mission, unter dem apostolischen Pro-Vicar Félix Midon stehend; die barmherzigen Schwestern u. s. w.

Ihre von Formalismus mitunter etwas verdunkelte, aber anerkanntermaßen humanitär wirkende Thätigkeit entwickeln in Yokohama die Frei-

maurerlogen: *District Grand Lodge of Japan*, *Yokohama Lodge*, *Otentosama Lodge*, *Star in the East Lodge*, *Yokohama R. A. Chapter*, *Orient Mark Lodge*, *Ancient and Accepted Rite*, *S. J. of the U. S.*, *The Grand Consistory of the Empire of Japan*, *Des Payenes Preceptory*, *Dai Nippon Chapter of Rose Croix*, *Dai Nippon Lodge of Perfection*, *Chrysanthemum Chapter of Rose Croix*.

Den Naturwissenschaften und namentlich jenen Zweigen derselben aus den ethnographischen, ethnologischen und linguistischen Disciplinen, die an Ort und Stelle am besten gefördert werden können, obliegt die „*Asiatic Society of Japan*“.

Leider müssen wir es uns versagen, auf die reiche und fruchtbare wissenschaftliche Thätigkeit dieser Gesellschaft hier auch nur oberflächlich einzugehen, da wir den Raum nicht in allzuweitem Maße überschreiten dürfen, welcher uns gesteckt ist; wir können nur noch, bevor wir das Yokohama gewidmete Capitel schließen, einen Blick auf die sanitären Verhältnisse und die in dem stets weiter aufblühenden Handelsemporium Japans bestehenden Sanitätsanstalten werfen.

Das Klima von Yokohama ist ein gemäßigtes, welches alle Charakteristiken des Seeklimas an sich trägt; von schädlichen Einflüssen auf die Gesundheit der Einwohner war bis vor kurzem nur die infolge der Lage der Stadt schlechte Beschaffenheit des Trinkwassers bekannt, welchem Übelstande, wie schon erwähnt, nunmehr durch Anlage einer Wasserleitung abgeholfen worden ist. „Die sanitären Verhältnisse Yokohamas“, schreibt Fregattenkapitän v. Spetzler (1885) „werden allseitig als günstige geschildert. Malariafieber sowohl als Typhus gehören zu den Seltenheiten. Blattern, in der heißen Jahreszeit wohl auch Cholera und Dysenterie, gelten hingegen als endemisch. Venerische Krankheiten, insbesondere sehr hartnäckige Formen von Erkrankungen der Harnröhre, sollen eine sehr große Verbreitung erlangt haben.“

Dass übrigens mit dem Namen der Cholera, wenigstens in Yokohama selbst, nicht der Begriff jener verheerenden Seuche, die zahllose Opfer fordert, verbunden zu werden braucht, ist aus den Angaben englischer Consularberichte über die Cholera zu Ende des Jahres 1885 zu entnehmen. Es heißt dort, dass im ganzen Lande etwa 12.000 Erkrankungen und 7100 Todesfälle stattgehabt haben mögen; in der Präfectur von Kanagawa (welche nach japanischen officiellen Angaben am 31. December 1887 923.178 Einwohner hatte) erkrankten 252 und starben 185 Personen; in Yokohama selbst (1885: 84.819 Einwohner) gab es zwischen dem 16. September, an welchem Tage die ersten Krankheitsfälle vorkamen, und Mitte December, zu welchem Zeitpunkte die Seuche als erloschen erklärt wurde, 198 Erkrankungen, und 146 von denselben hatten tödtlichen Ausgang.

Die Maßregeln, welche von Seite der japanischen Regierung sofort nach dem ersten Auftreten der Seuche (August 1885 zu Nagasaki) in Ausführung gebracht wurden, waren ebenso umfassend als zweckmäßig. Im vorhinein wurde die absolute Verhinderung der Ausbreitung als unmöglich erkannt, und an Stelle überstrenger, vexatorischer, den Handel und Verkehr schädigender Präventivmaßregeln richtete man die Thätigkeit mehr auf Veranstaltungen zu wirksamer Bekämpfung der Krankheit. Die Einrichtung der alsbald ins Leben gerufenen Cholerаspitäler, in welchen auch auf die eventuell nöthige Unterbringung von Fremden aller Bedacht genommen war, sowie die sachgemäße Durchführung der Quarantainevorschriften erhielten rückhaltloses Lob von

Seite der competenten Beurtheiler: „*Whatever difference of opinion there may be on the merits of preventative measures against the cholera*“, — so schloss Consul Robertson seinen Bericht über die Choleraperiode des Jahres 1885 — „*and on the merits of the particular measures adopted by the Japanese, there can be but one opinion, that the authorities were actuated by an earnest desire for the welfare of the people of their country and that their measures were so carried out as to impose the least possible hardship on foreign commerce and shipping*“.

Die japanische Regierung versäumte auch nicht, sich auf dem im Jahre 1886 zu Rom stattgehabten internationalen Cholera- oder eigentlich Quarantaine-Congresse vertreten zu lassen, und es steht demnach mit Sicherheit zu erwarten, dass die Veranstaltungen zur Hintanhaltung oder Bekämpfung epidemischer Krankheiten in Japan auch in der Zukunft stets nach den von der modernen Wissenschaft an die Hand gegebenen Mitteln gehandhabt werden mögen.

Über das locale Klima von Yokohama geben die folgenden, auf neunjährigen Beobachtungen basirenden Daten entsprechende Orientirung; wir entnehmen diese Zahlen dem ausgezeichneten Werke, welches Prof. Rein im Auftrage der kön. preußischen Regierung, nach mehrjährigem Aufenthalte in Japan, über dieses hochinteressante Land verfasst und 1881 veröffentlicht hat.

Die Temperatur-Mittel, und Extreme, Niederschläge und Luftdruck-Mittel von Yokohama (35° 27′ n. Br. 140° 45′ O. v. Gr.), also in nahezu gleicher Breite mit Cypern, sind die folgenden:

| | Temperatur in C. | | | Niederschlag | | Barometer |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mittel | Max. | Min. | Menge *mm* | in Tagen | Mittel |
| Jänner | 4·1 | 16·0 | — 6·6 | 60 | 4·4 | 761·3 |
| Februar | 4·9 | 21·5 | — 3·2 | 84 | 6·1 | 762·3 |
| März | 8·0 | 21·8 | — 1·7 | 128 | 8·4 | 762·8 |
| April | 13·2 | 27·7 | — 0·3 | 167 | 9·7 | 761·3 |
| Mai | 17·4 | 28·0 | 7·0 | 148 | 8·4 | 760·3 |
| Juni | 20·6 | 31·9 | 12·0 | 208 | 11·3 | 757·6 |
| Juli | 23·3 | 35·0 | 17·0 | 209 | 10·0 | 755·8 |
| August | 25·6 | 35·5 | 15·5 | 170 | 9·3 | 757·1 |
| September | 21·6 | 32·0 | 11·0 | 259 | 11·9 | 760·3 |
| October | 16·2 | 24·0 | — 0.6 | 176 | 7·0 | 761·5 |
| November | 10·8 | 21·0 | — 2·2 | 88 | 6·6 | 764·8 |
| December | 6·2 | 20·0 | — 4·4 | 97 | 4·3 | 763·5 |
| Jahresmittel | 14·3 | 35·5 | — 6·6 | 1794 | 97·4 | 760·7 |
| Wintermittel | 5·1 | 21·5 | — 6·6 | 241 | 14·8 | 762·4 |
| Frühjahrsmittel | 12·9 | 31·9 | — 1·7 | 443 | 26.5 | 761·4 |
| Sommermittel | 23·2 | 35·5 | 12·0 | 587 | 30·6 | 757·0 |
| Herbstmittel | 16·2 | 32·0 | — 2·2 | 523 | 25·5 | 762·2 |

Niederschläge nach siebenjährigen Beobachtungen: 97 Regen-, 3 Schneetage; Höhe des jährlichen Niederschlages 1794 *mm*; davon October bis März 633·0, April bis September 1161·0, Maximum im September mit 259, Minimum im Jänner mit 60·0 *mm*. Luftdruck-Maximum und Minimum: Jahr 778·4 und 744·2; Winter 778·4 und 744·2; Frühling 773·0 und 744·5; Sommer 770·4 und 744·5; Herbst 773·7 und 745·2.

Über die Spitäler von Yokohama berichtet der Commandant des NAUTILUS im wesentlichen das Folgende:

Das englische Hospital ist auf den *Hills* erbaut und von einem ausgedehnten Parke umschlossen. Der hübsche Pavillonbau hat einen Belegraum von 100 Betten. Ein eigener Pavillon dient für die Aufnahme erkrankter Officiere; ein anderer ist für die Absonderung von Kranken bestimmt, welche an contagiösen Übeln leiden. Ein englischer Arzt leitet dieses Spital, in welchem nur Engländer das Aufnahmsrecht haben.

Das amerikanische Hospital ist ebenfalls in den *Hills* gelegen. Dasselbe ist ein für seinen Zweck adaptirtes ehemaliges Wohnhaus, und bietet Platz für 60 Kranke. Dieses Spital ist ausschließlich für Kranke bestimmt, welche den Bemannungen amerikanischer Schiffe angehören.

Das kaiserlich deutsche Hospital. Auch dieses Krankenhaus ist in den *Hills*, welche überhaupt als der gesündeste Stadttheil gelten, situirt. Dasselbe besteht aus zwei Pavillons, für die Aufnahme von je 20 Kranken berechnet, und außerdem aus zwei Separatzimmern, so dass im ganzen 44 Kranke in dem Spitale Platz finden können. Den Dienst leitet ein Oberstabsarzt der kaiserlich deutschen Marine. Die Verpflegs- und Heilkosten werden mit zehn Mark täglich für die erste, mit der Hälfte dieses Betrages für die zweite Classe berechnet. Das deutsche Spital nimmt Kranke ohne Unterschied der Nationalität, daher auch Japaner, in Behandlung.

Das japanische Hospital liegt auf dem Noge-Hügel außerhalb der Stadt, wo das Hauptreservoir der neuen Wasserleitung sich befindet. 400 Kranke können in demselben Aufnahme finden. Für die Unterkunft derselben dienen zwei nach Landessitte eingerichtete Gebäude; die Betten sind hier durch Strohmatten ersetzt, auf welche die Matratzen zu liegen kommen. Ein separirter Annexbau, welcher etwa 200 Kranke aufnehmen kann, ist für diejenigen bestimmt, welche mit venerischen Leiden behaftet sind. Sechs Ärzte theilen sich in den Dienst; von diesen waren zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS zwei Europäer, die übrigen in Japan nach europäischer Art ausgebildete eingeborne Ärzte.

Es ist hier vielleicht der Ort, der besonderen Sorgfalt Erwähnung zu thun, welche die japanische Regierung der Ausbildung von Ärzten zutheil werden lässt. Die sogenannte westliche — d. i. chinesische — Schule der ärztlichen Kunst ist in Japan im Verschwinden begriffen, und wird durch die Lehren ersetzt, welche von europäischen, eigens berufenen Ärzten und deren Adepten immer mehr und mehr verbreitet wird. Im Jahre 1885 zählte man schon unter den auf die Zahl von 39.760 veranschlagten Heilkünstlern Japans etwa 10.000, welche aus der unter europäischer Leitung stehenden medicinischen Schule zu Tôkio hervorgegangen waren. Die immer mehr Boden gewinnende europäische Art der Krankenbehandlung hat auch ihre Rückwirkung auf den Handel mit Chemikalien, Droguen und Medicamenten geäußert, und die Regierung hat eine Pharmacopöe nach dem Muster der *Pharmacopoeia Germanica* erlassen. Auch wurden Bestimmungen getroffen, welche die Grenze zwischen den Befugnissen der Droguisten und jenen der Apotheker genau feststellten.

---

## 23. Nagasaki.

*NAUTILUS: 29. Juni bis 5. Juli 1885 und 15. September bis 30. September 1886.*

*AURORA: 8. September bis 18. September 1887.*

---

An einer herrlichen, tief in das Land einschneidenden, engen Bucht der Insel Kiusiu, einer Bucht, von welcher Réclus mit Recht meint, dass sie richtiger als ein Fjord bezeichnet werden könnte, erhebt sich an den Abhängen steiler, mit der herrlichsten Vegetation bedeckter Abhänge, die bis zu 1500′ Höhe erreichen, der westlichst gelegene der japanischen Vertragshäfen, Nagasaki, in wörtlicher Bedeutung das „lange Vorgebirge“.

Die prachtvolle Lage von Nagasaki, seine reizende Umgebung, das erfrischende Klima der Bucht rufen in jedem Reisenden, welcher diesen Ort besucht, unverlöschliche Eindrücke der angenehmsten Art hervor; namentlich ist dies der Fall, wenn der Ankömmling hier zum erstenmale den zaubervollen Boden Japans betritt, das unter allen Gesichtspunkten anmuthige Leben des japanischen Volkes hier zum erstenmale erschaut, und ganz besonders dann, wenn er dabei zugleich unter dem Einflusse des schneidenden Contrastes steht, den hier das Klima, die Scenerie und das Volksleben gegen jene der chinesischen Flusshäfen darbieten, aus denen er sich nun gleichsam mit einem Schlage und nach allen Richtungen, nach kurzer Reise, erlöst fühlt.

Dieser allgemein fesselnde Reiz, welcher aus natürlichen Verhältnissen entspringt, ist unzähligemale in lebhaften Farben von berufenerer Feder geschildert worden, als es jene ist, die hier im Dienste anderer Aufgaben steht, als sie die Wiedergabe der Empfindungen und Erlebnisse von touristischen Reisenden stellt; uns darf hier nur die Bedeutung von Nagasaki in seiner Eigenschaft als einer der für die Wechselbeziehungen Japans zur übrigen Welt zuerst erschlossenen Punkte beschäftigen, und wir können uns demnach nebst der allgemeinen Bemerkung, dass die Bucht von Nagasaki anerkanntermaßen zu den schönsten Punkten der bewohnten Erde gezählt zu werden verdient, in beschreibender Richtung nur auf die eines jeden poetischen oder impressionistischen Schmuckes in sachgemäßer Weise entbehrende Schilderung be-

schränken, welche wir im wesentlichen auf die Berichterstattung des Commandanten des NAUTILUS stützen. —

Im innersten Theile der langgestreckten, durch mehrere hohe und bewaldete Inseln abgeschlossenen Bucht gelegen, kommt die freundliche, an die steilen Uferabhänge gelehnte Stadt dem einfahrenden Schiffe erst verhältnismäßig spät in Sicht, wenn nach den letzten Wendungen in der Einfahrt alle Reize des malerischen Fjordes sich zugleich dem freudig überraschten Auge erschließen. Beim Vordringen gegen den Ankerplatz in dem geräumigen und sicheren Hafen werden zuerst auf beiden Ufern maritime technische Anstalten bemerkbar; an diese schließen sich am rechten östlichen Ufer in langer Reihe die Gebäude, welche die Fremdenstadt bilden. Öffentliche Bauten, wie das Hafenamt, die Post, das Gerichtsgebäude, finden sich hier in bunter Folge mit Hôtels, Speisehäusern, Handelecomptoirs, Warenmagazinen und den Niederlagen der Schiffshändler. Diesem Stadttheile zunächst bietet sich *De-Sima* — die Vorinsel — dem Blicke dar; eine kleine, zum Theile durch Kunst hervorgebrachte Insel von fächerförmigem Grundrisse, mit dem Lande durch einen Dammweg verbunden, welcher durch einen überbrückten Durchschnitt durchbrochen ist.

Beinahe ausschließlich japanisches Leben herrscht jetzt auf De-sima, und nichts erinnert mehr an die engabgeschlossene, gefangenengleiche Existenz, welche die Mitglieder der holländischen Factorei hier durch Jahrhunderte zu führen gezwungen waren; eine große Feuersbrunst hat die letzten Überbleibsel der Factoreigebäude vernichtet. Gegenüber von De-sima beginnt am Festlande der durchaus japanische Theil der Stadt Nagasaki. Die Straßen der Stadt laufen im allgemeinen parallel zum Ufer; Quergässchen, die mitunter steil ansteigen und beinahe immer der ganzen Breite nach mit steinernen Stufen versehen sind, verbinden die einzelnen Parallelstraßen miteinander. Überall herrscht in den gutgepflasterten Straßen und Gassen die wohlthuende Reinlichkeit und Nettigkeit, welche in allem und jedem eine hauptsächliche Charakteristik des japanischen Lebens bildet, und welche namentlich von dem aus den chinesischen Flusshäfen ankommenden Reisenden nicht hoch genug geschätzt werden kann. Dem freundlichen Aussehen der Straßen und Gässchen wird durch deren ausnahmslose Enge kein Abbruch gethan; denn die Häuser sind allesammt sehr niedrig, und die Straßen sind deshalb trotz ihrer Enge licht und luftig. In der bekannten zierlichen japanischen Bauart hergestellt, haben die Häuser mit wenigen Ausnahmen nur ein Stockwerk; im japanischen Stadttheile ist durchwegs Holz das ausschließlich verwendete Baumaterial; in dem Fremdenviertel findet man wohl auch Riegelbauten. Die Vorderfront der japanischen Häuschen entbehrt gewöhnlich einer vollen Abschlusswand; dieselbe wird meistens nur durch Schubläden, Holzgitter und verschiebbare Papierwände gebildet. Zwischen dem Erdgeschoße und dem ersten Stockwerke ragt manchmal ein vorspringendes Schutzdach hervor, den Raum unmittelbar vor dem Hause besser gegen Sonne oder Regen schützend, als die meistens nur wenig vorspringenden eigentlichen Hausdächer dieses vermöchten. Die innere Eintheilung des Hauses ist bekanntlich keine fixe, sondern wird je nach den Bedürfnissen des Augenblickes durch Verstellen von Papierwänden vorgenommen. Ein und derselbe Raum kann als gemeinschaftliche Werkstatt oder dergleichen benützt, und dann wieder in die erforderliche Anzahl von Schlafkammern u. s. w. abgetheilt werden. Im Erdgeschoße ist der untere Fußboden aus gestampftem Lehm hergestellt; auf diesem steht

ein Holzgerüste von etwa einem halben Meter Höhe, welches mit feinen, stets sorgfältig rein gehaltenen Strohmatten bedeckt ist; diese bilden den eigentlichen Fußboden, welcher aber stets nur nach Ablegen der äußeren Fußbekleidung betreten wird. Ein freigelassener Raum zwischen den Holzgestellen des Fußbodens dient den Bewohnern und Besuchern des Hauses dazu, die Fußbekleidung vor Betreten der Matten abzustreifen. Nahezu ausnahmslos wird der untere Theil des Hauses als Werkstatt oder Verkaufsladen benützt; während der Tageszeit und der abendlichen Geschäftsstunden liegen diese Stätten der volksthümlichen gewerblichen und handelnden Thätigkeiten offen vor aller Augen; nur über Nacht werden auch im Erdgeschoße verschiebbare Wände zum Abschlusse gegen die Gasse vorgestellt.

Nagasaki bietet wenig Bauten von hervorragendem Interesse; wer einige sehenswerte Tempel, Begräbnisstätten u. dgl. zu Gesicht bekommen will, muss die zunächst der Stadt gelegenen Bergwände ersteigen; hingegen genoss Nagasaki stets den Ruf, dass man hier am besten Einblick in das — in allem und jedem anmuthige — japanische Volksleben gewinnen kann. In der That bietet die kindlich naive Art, in welcher die Japaner ihre gewerblichen und häuslichen Arbeiten gänzlich unbeirrt von den etwaigen neugierigen Blicken Vorübergehender betreiben, die willkommene Gelegenheit dar, um jeden einfachen Spaziergang durch die japanische Stadt zur Quelle abwechslungsreicher und interessanter Beobachtungen über die kleinen Züge werden zu lassen, aus denen das angenehme Bild des japanischen Volkslebens sich zusammensetzt; hier in Nagasaki war dies schon zu einer Zeit der Fall, zu welcher in anderen japanischen Städten die Fremden noch sehr scheel angesehen wurden, und aus Rücksichten auf ihre eigene Sicherheit und auf die Verantwortlichkeit ihrer japanischen Beschützer gut daran thaten, sich nicht allzuweit von ihren eigenen Wohnsitzen weg in rein japanische Umgebung zu drängen; denn in Nagasaki war die Berührung mit Fremden schon seit sehr langer Zeit her in Übung, und auch die mannigfachen Vortheile waren hier schon bekannt, welche aus dem Verkehre mit den Barbaren des Westens in mancher Richtung immerhin erwuchsen.

Von seiner bemerkenswerten Schönheit abgesehen, ist in der That Nagasaki auch heute noch für den Fremden in besonderer Weise durch die geschichtlichen Erinnerungen interessant, welche sich gerade an diesen Ort bezüglich der Verbindungen europäischer Völker mit den so lange Zeit hindurch beinahe vollständig abgeschlossenen Japanern knüpfen. Wenn schon zu Kämpfers Zeiten Nagasaki unter die fünf wichtigsten Handelsstädte Japans gezählt werden konnte, als welche damals Kiôto, Yeddo, Osaka, Nagasaki und Sakai[1]) galten, so war Nagasaki doch eben erst durch die Berührung mit Fremden zur Bedeutung gelangt. Aus einem kleinen, unansehnlichen Fischerdorfe, im Besitze des Fürsten von Ômura, war Nagasaki erst seit und durch das Eingehen von Handelsbeziehungen mit den Portugiesen zu einer ansehnlichen Handelsstadt emporgewachsen. Zufällige Umstände hatten zur Entdeckung Japans durch Serpa Pinto im Jahre 1542 geführt; dem abenteuernden Kaufmanne folgte in jener Zeit immer der Priester und Ver-

[1]) Wohl das Sakai im NNO. von Kiôto, an der Tsuruga-Bay, mit dem besten Hafen des eigentlichen japanischen Meeres (gegenwärtig von geringer Bedeutung), und nicht der gleichnamige Ort im Süden von Osaka, welcher in noch älterer Zeit, vor dem Aufblühen von Osaka, seine Blüteperiode hatte.

breiter der christlichen Lehre auf dem Fuße; und auch hier sehen wir schon im Jahre 1549 den heiligen Franz Xaver im japanischen Volke die Lehren des Christenthumes propagiren. Kiusin nud die benachbarten kleineren Inseln im Westen und Süden waren der Bereich, in welchem nicht allein die Handelsbeziehungen der Portngiesen, sondern auch die Bestrebnngen ihrer Missionäre — zn denen sich znm Schaden der Sache bald noch andere Missionäre (von den Philippinen u. s. w.) gesellten — am meisten Verbreitung fanden. Nagaeaki, einer der besten Häfen von Kiusiu, nahm einen schnellen Aufschwnng; aber sowie die Missionäre, dae lenchtende Beispiel vergessend, welches Franz Xaver ihnen gegeben, im Geiste der damaligen Zeit ihre evangelische Mission durch Lehren harter Unduldsamkeit schädigten, nnd es ihren Gegnern zur leichten Sache machten, den in religiöser Beziehung sehr toleranten Japanern das Christenthnm als eine etaatsgefährliche Doctrin darzustellen, ebenso gab das Thun und Treiben der fremden, chrietlichen Kauflente bald genügende Veranlassung, nm gerade im besseren Theile des Volkes Hass gegen die Fremden überhaupt zn erwecken, nnd deren Vertreibnng als das einzige Heil für das Land zu bezeichnen. Ans den Kanflenten, die dnrch ihr lasterhaftes Leben zn Nagasaki, Hirado n. s. w. geradezu Verachtung der Religion wachrufen mussten, der sie angehörten, waren zudem bald räuberische Sclavenhändler geworden; schon gegen Ende des XVI. Jahrhnnderts erkannte Bischof Cerquera die Gefährdnng des Missionswerkes durch den schwunghaft betriebenen Menschenhandel, und bemühte sich, gegen denselben einznschreiten; er sagt, „dass Arme und Hilflose, besonders aber Kinder, in solcher Zahl gekauft nnd nach Macao gebracht wurden, dass dort selbst die im Dienste der Portugiesen stehenden Malayen und Neger sich japanische nnd koreanische Sclaven halten konnten“. Die Missionäre ihrerseits aber waren immer mehr und mehr zu nicht allein geistlichen, sondern anch politischen Führern geworden; die japanischen Christen stellten politische Parteien dar; auf der schändlichen Ausbeutung des Volkes durch die christlichen Händler basiren vielleicht ebenso wie auf der vom rein geistlichen Gebiet allmählich sich entfernenden Thätigkeit der Missionäre, die blutigen Verfolgungen, deren Schauplatz das westliche Japan zu Ende des XVI. nnd im XVII. Jahrhunderte wnrde.

Dreinndzwanzig Jahre währte die letzte, große, und ebenso blutige als grausame Christenverfolgnng, deren letzte Acte sich auf Kinsiu und insbesondere im Angesichte der Stadt Nagasaki abspielten; am 26. Jänner 1614 war Iyeyasus Proclamation erschienen, welche in fünfzehn Artikeln die Ausrottnng der Bekenner der neuen Lehre, Austreibnng der Missionäre und Zerstörnng der Kirchen des neuen Glaubens anbefiehlt, und nnter welchen jener motivirende Artikel am meisten Beachtnng verdient, in welchem es hieß: „Die *Kirishitan* — christliche — Bande ist nach Japan gekommen, nicht bloß damit ihre Handelsschiffe Waren anstauschen, sondern auch mit dem Verlangen, ein böses Gesetz zn verbreiten, die rechte Lehre über den Haufen zn werfen, damit sie eine Veränderung in der Regiernng des Landes bewirken nnd von ihm Besitz ergreifen können. Das ist der Keim zu viel Unglück und muss darum zerstört werden“.

Zu jener Zeit soll es in Japan 600.000 Bekenner des christlichen Glaubens gegeben haben; doch fehlt es nicht an Angaben, welche bis zum Dreifachen dieser Zahl reichen.

Es ist bekannt, dass die gewaltsame Verfolgung und Ausrottung der japanischen Christen auf beiden Seiten, bei Verfolgern und Verfolgten, Ströme von Blut kostete; wenn man auf der einen Seite sich immer erfinderischer in der Anwendung der qualvollsten Todesarten für die Gefangenen zeigte, die ihren neuen Glauben nicht abschwören wollten, so verband sich auf Seite der christlichen Japaner die ganze Heldenhaftigkeit des japanischen Naturelle mit der moralischen Kraft, welche Märtyrer für ihren Glauben immer zeigen. Das Blutbad von Shimabara, in kirchlichen, holländischen und japanischen Schriften mit voller Übereinstimmung geschildert, machte dem offenen Kampfe der Christen ein Ende; 30—40.000 christliche Japaner wurden nach dreimonatlicher Belagerung des befestigten Ortes Arima — Shimabara — vernichtet. Mehrere tausende von ihnen wurden zur Hinrichtung auf die hohe, steile Insel *Takaboko* — „die hohe Lanze" — im Eingange der Bucht von Nagasaki gebracht und hier von den senkrecht abfallenden Felsen in das Meer gestürzt. Diese Greuelthat, an die jeder erinnert wird, der gegen die malerisch schöne Einfahrt der Bucht von Nagasaki an der Insel *Takaboko* vorübersteuert, hat der Insel bei den Europäern den holländischen Namen Papenberg, d. i. Pfaffen- oder Priesterberg, gegeben.

In dieser Art knüpft sich an Nagasaki die Erinnerung an den blutigen Schlussact der letzten großen Christenverfolgung in Japan; aber auch während der früheren Verfolgungen, von welchen das Christenthum in Japan sich wohl stets mehr oder minder sozusagen erholt hatte, wurde Nagasaki, ein Hauptpunkt der portugiesischen Beziehungen zu Japan, zum Zeugen mancher blutigen That; so weist man dem fremden Reisenden heute noch oberhalb der Stadt die Stelle im Gebirge, wo im Jahre 1597 sechsundzwanzig christliche Priester den Märtyrertod am Kreuze fanden. —

Der portugiesischen Ära folgte für Nagasaki die holländische Epoche. Die Beziehungen der Holländer zu Japan datiren vom Jahre 1610, doch hatten die Holländer ihre Verbindungen mit Japan im Osten des Landes, am Hofe des *Shogun* zu Yeddo angeknüpft. Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, dass die protestantischen Holländer, die sich nicht nur jeder religiösen Proselytenwerbung enthielten, sondern sich den katholischen Missionären und ihrem Anhange vielleicht noch feindlicher gegenüberstehend zeigten, als die altjapanisch gesinnten Landesbewohner, von diesen letzteren durchaus nicht als eine Art von Glaubensgenossen der (katholischen) Christen angesehen wurden; sie trieben einen für beide Theile vortheilhaften Handel, wussten sich in schmiegsamer Weise der japanischen Auffassung von der niedrigen gesellschaftlichen Stellung des Handeltreibenden unterzuordnen, und waren willkommene Lehrer in schätzenswerten Fertigkeiten, unter welchen die Erzeugung von Schusswaffen und Schießbedarf die erste Stelle einnahm[1]).

[1]) Das kriegerische, tapfere und ritterliche japanische Volk hat seit seinen ersten Berührungen mit Europäern die Überlegenheit der Waffen der westlichen Barbaren erkannt, und stets eine gewisse Hast bekundet, diese Waffen brauchen und erzeugen zu lernen.

Schon Serpa Pinto berichtete über das Interesse, die seine „Arkebuse" erweckte, und bewundert die Geschicklichkeit der Japaner, mit welcher sie unter seiner Anleitung die Waffe und deren Munition nachzuahmen verstanden. „Als wir nach sechs Monaten die Insel verließen", berichtet er, „waren schon über 600 Feuergewehre vorhanden, und später, als mich der Vicekönig Alfonso de Noronha im Jahre

Die Annahme wird gegenwärtig kaum mehr bestritten, dass holländischer Einfluss mit dabei im Spiele war, die einheimischen Gewalten von der Staatsgefährlichkeit der katholischen Missionäre zu überzeugen, und es damit zu den Beschlüssen über die Austreibung derselben und Unterdrückung der einheimischen Christen zu bringen; ganz zweifellos scheint festzustehen, dass die Holländer an der Seite der Japaner sich bei der Vernichtung der letzten zum Verzweiflungskampfe entschlossenen christlichen Schar zu Shimabara thätig betheiligten. Der sehr verlässliche Kämpfer schreibt ausdrücklich: „Unser Resident Kökebekers verfügte sich selbst mit dem noch vorhandenen Schiffe nach Shimabara, und beschoss binnen vierzehn Tagen die belagerten Christen sowohl vom Schiffe als vom Lande mit 426 groben Kanonenschüssen“.

Wir dürfen allerdings heute bei Beurtheilung dieser traurigen Thatsache nicht übersehen, dass ein Gefühl der Solidaritätspflicht zwischen Christen verschiedener Bekenntnisse gegen ein Volk, welchem die christliche Lehre noch fremd war, zu einer Zeit kaum aufleben konnte, während welcher in Europa die Greuel des dreißigjährigen Krieges sich vorbereiteten; und ebensowenig dürfen wir vergessen, dass von allen Bekennern der protestantischen Lehre vielleicht nie welche zu so tödtlichem Hasse gegen katholisches Wesen berechtigt waren, als die Nachkommen der Geusen mit ihren damals nur wenige Jahrzehnte alten Erinnerungen an die entsetzlichen Zeiten des niederländischen Verzweiflungskrieges. — Wer nach Gerechtigkeit in den Geschicken der Völker forschen wollte, der würde eine solche wohl höchstens in jenem Sinne finden, in welchem der finstere Gott Zebaoth dem auserwählten Volke droht, „dass die Sünden der Väter an deren Nachkommen bis in das siebente und das siebenmal siebente Geschlecht gerächt werden sollen“; wer aber nach absoluter Moral in den Handlungen der Nationen suchen wollte, der wird gar schnell gewahr werden, dass im Leben der Völker, noch mehr als in jenem der Individuen, das traurig charakteristische geflügelte Wort neuester Zeit Geltung hat: „die Moral steht nicht auf der Tagesordnung“.

Den Holländern konnte eben nur der eingewurzelte Hass gegen die Katholiken, die traurigen Erlebnisse ihrer Väter und Großväter und der offenkundige geschäftliche Vortheil für ihr Verhalten und Vorgehen in Japan maßgebend erscheinen; wenn ihr Hass durch die endgiltige Vertreibung der Portugiesen vollauf Befriedigung fand, so kann man andererseits kaum behaupten, dass die geschäftlichen Vortheile, welche die Holländer durch das Verschwinden ihrer Concurrenten errangen, von so großer Bedeutung geworden seien, als man dies vielleicht angesichts eines factischen Monopoles erwartet haben mag. Schon wenige Jahre nach der Katastrophe von Shimabara und der Massenhinrichtung am Papenberg, wurden die Holländer angewiesen, ihre blühende Factorei zu Hirado zu räumen und nach De-Sima, im Hafen von

1556 nach Japan sandte, waren schon alle Städte dieses Reiches reichlich mit dieser Waffe versehen.“

Die gegenwärtige Recipirung der abendländischen Cultur durch die Japaner kann in ihren letzten Ursachen auf den patriotischen Wunsch der Erhaltung der staatlichen und nationalen Selbständigkeit Japans zurückgeführt werden, und zwar als Folge der gleichzeitigen Erkenntnis, dass nur im Besitze der ganzen europäischen wissenschaftlichen Technik die Möglichkeit gegeben ist, einen solchen Grad von Wehrhaftigkeit zu erzielen, damit dieser patriotische Drang nöthigenfalls durch Gewalt den erforderlichen Nachdruck finden könne.

Nagasaki, zu übersiedeln, wo sie nun, Gefangenen gleich, abgeschlossen und bewacht, durch zwei Jahrhunderte hindurch ein wenig beneidenswertes Dasein voll Demüthigungen zu ertragen hatten. Kämpfer, welcher als deutscher Arzt in holländischen Diensten mehrere Jahre auf De-Sima zubrachte, schreibt in Bezug auf die erniedrigende Stellung der Holländer im Gefängnisse zu De-Sima: „In dieser Dienstbarkeit haben wir uns viele beschimpfende Einschränkungen von diesen stolzen Heiden müssen gefallen lassen. Wir dürfen keine Sonn- und Feiertage feiern, keine geistlichen Gesänge und Gebete hören lassen, niemals den Namen Christi nennen, kein Bild des Kreuzes oder äußeres Zeichen des Christenthumes mit uns führen. Dabei müssen wir noch immer viel andere beschimpfende Zumuthungen ausstehen, die einem edelmüthigen Herzen allemal sehr empfindlich sind. Die einzige Ursache, welche die Holländer bewegt, alle diese Leiden so geduldig zu ertragen, ist bloß die Liebe des Gewinnes und des kostbaren Markes der japanischen Gebirge“.

Der reine Gewinn nun, welchen die Holländer von ihrer die übrigen fremden Nationen ausschließenden Stellung zu Nagasaki hatten, mag wohl ein relativ hoher gewesen sein im Verhältnisse der hiebei investirten Capitalien, und nach Abzug der sehr bedeutenden Auslagen für die in De-Sima internirten Beamten und die jährliche kostspielige Huldigungsreise des holländischen Residenten und Gefolges nach Yeddo, sowie für die kostbaren, bei dieser Gelegenheit zu machenden Geschenke an den *Shogun* und dessen Hof; absolut genommen konnte aber der Gewinn schon deshalb kein enorm hoher sein, weil der Verkehr zwischen De-Sima und Batavia anfänglich auf ein einziges Schiff im Jahre (später bis auf acht Schiffe im Jahre erhöht) beschränkt war. Selbst wenn man berücksichtigt, dass die Ausfuhr, welche die Holländer trieben, meist Edelmetalle und hochwertige japanische Kunstindustriegegenstände betraf, so war der Gewinn doch immerhin durch das Maß ihrer Einfuhr begrenzt, welcher, wie erwähnt, durch die Festsetzung der jährlich zugelassenen Schiffszahl bestimmte Schranken gesteckt waren. Nach zuverlässigen Angaben soll der jährliche Verkehr im Durchschnitte den Wert von 660.000 £ erreicht haben; von 1609 bis 1858 sollen die Holländer 206.253 *t* Kupfer, für 28 Millionen Pfund Sterling Silber, und für 15½ Millionen Pfund Sterling Gold aus dem Lande gebracht haben. Außer Edelmetallen gelangten Seide, Bronze, Lackwaren, Kampfer und Porzellan zur hauptsächlichsten Ausfuhr.

Aber selbst der demüthigen Factorei von De-Sima fehlt es in ihrer Geschichte nicht an einem stolzen Lichtblicke: als Holland nach der Abdankung Ludwig Bonapartes mit Frankreich vereinigt wurde, die holländischen Colonien aber unter englischer Herrschaft standen, war De-Sima der einzige Punkt auf der Erde, wo die holländische Flagge unbehindert fortfuhr zu wehen; die Engländer, deren Versuche, mit Japan in Beziehungen zu treten, stets von Misserfolg begleitet gewesen waren, machten keinen Versuch, ihre Herrschaft über die holländischen Colonien auch auf das bescheidene De-Sima auszudehnen.

Wir sehen aus diesen kurzen historischen Rückblicken, dass Nagasaki von allen Punkten des japanischen Archipels derjenige ist, welcher in Beziehung der Berührungen der Japaner mit den europäischen Nationen das meiste historische Interesse bietet; auch die Grundlage der Kenntnisse, welche wir über Japan und seine Bewohner zu einer Zeit erhielten, zu welcher das Land noch in seiner Abschließung gegen die Barbaren des Westens verharren zu wollen schien, nehmen ihren Ausgang von Nagasaki; denn es sind fast

durchans Holländer oder Fremde in holländischen Diensten, die ihre erdrückende Muße während des Exils zu De-Sima dazu benützten, um die Sprache des Landes, seine Literatur und Geschichte zu studiren und auf diesem Wege Kenntnis der Bewohner, der Beschaffenheit des Landes, der Pflanzen- und Thierwelt, der Producte, Gewerbe und staatlichen Einrichtungen zu erlangen und weiter zu verbreiten. Die Ärzte: Kämpfer (1690—1692), C. P. Thunberg (1775—1776), dann Ph. Fr. v. Siebold (1823 und 1829, sowie 1859—1861), stehen unter diesen Forschern obenan; und wenn man die außerordentlichen Schwierigkeiten in Betracht zieht, unter welchen diese Männer ihre bahnbrechenden Forschungen ausführen mussten, kann man wohl sagen, dass ihre Leistungen in höchster Weise verdienstlich und der weitgehendsten Bewunderung wert sind. Am allermeisten gilt dies wohl von Kämpfer, von dem R. G. Watson (in den *Transactions of the Asiatic Society of Japan*, 1874) sagt: *„German laboriousness and perseverance enabled him to bequeath to posterity a result of his twentysix-months residence in this Empire, the value of which as a whole, as a historical and scientific record, it would be difficult to exaggerate“.*

Seit der Eröffnung der japanischen Vertragshäfen ist nun allerdings die Bedeutung von Nagasaki mehr in den Hintergrund getreten; Yokohama mit seiner oceanischen, Kobé und Osaka durch ihre centrale Lage im japanischen Mittelmeere, der eine wie die beiden anderen Orte in unmittelbarer Nähe der reichsten Productionsgebiete und auf der größten Insel des japanischen Reiches situirt, haben die ersten Stellen errungen; die wissenschaftliche Forschung *in res japonicae* ist überall frei, und so hat sich das in früheren Zeiten auf Nagasaki concentrirte Interesse der Fremden zum Theile von diesem Orte abgewendet. — Wohl aber ist es möglich, dass Nagasaki in einer vielleicht nicht allzu fernen Zukunft einen erneuerten bedeutenden Aufschwung nimmt, falls Japan unter den Mitbewerbern um die führende Rolle bei der weiteren Erschließung von Korea die Oberhand gewinnt und behält. Dann dürften wohl für Nagasaki goldene Tage wiederkehren, und diese Stadt eine Art von Entrepot für den großer Entwicklung fähigen koreanischen Handel werden können.

In der Gegenwart, d. i. im Zeitraume seit der Eröffnung der Vertragshäfen, hat die commerzielle Bedeutung von Nagasaki, ungleich der stetig steigenden Tendenz jener von Yokohama und Hiogo-Osaka, zuerst einen ziemlich raschen Aufschwung genommen, welchem aber während des letzten Jahrzehntes Schwankungen folgten, welche die Merkmale abnehmender Handelsthätigkeit zeigen.

Wir sind leider nicht in der Lage, durch eine continuirliche Zahlenreihe ein sprechendes Bild dieser abnehmenden Tendenzen der commerziellen Umsätze von Nagasaki zu geben; aber es mag genügen, anzuführen, dass der englische Consularbericht über das Jahr 1885 mit der Bemerkung eingeleitet wird: *„The general depression which has been so marked a feature of the trade of this port for many years past, continues, and there is little prospect of any early improvement, though the export of coal will no doubt always be good, and may increase“.*

Die nachstehenden Zahlenwerte mögen zu näherer Orientirung dienen:

Für die Jahre 1868 und 1869 gibt K. v. Scherzer (Fachmännische Berichte über die österr.-ungar. Expedition nach Siam, China und Japan) folgende Wertsummen:

| | Einfuhren | Ausfuhren |
|---|---|---|
| 1868 | 384.899 £ [1]) | 574.768 £ |
| 1869 | 397.877 „ | 374.506 „ |

Diese Zahlenwerte würden im Zusammenhalte mit den früher angegebenen Mittelwerten des holländischen Umsatzes auf De-Sima ergeben, dass im ersten Jahrzehnt nach Eröffnung der Vertragshäfen, die commerzielle Thätigkeit von Nagasaki nicht allzu sehr an Umfang zugenommen hat. — In einem anderen von uns gerne zum Vergleiche herangezogenen Quellenwerke (Réclus) wird über Nagasaki als Handelshafen bemerkt: „*Quoique le port soit excellent, il a le désavantage de se trouver à l'extrémité d'une étroite péninsule, sans campagnes fértiles dont les produits alimentent ses échanges; pourtant son trafic s'est considérablement accru, mais seulement au profit des navires japonais*: *son commerce extérieur est resté presque stationnaire*.“ Zur Bekräftigung werden Gesammthandelswerte (Ein- und Ausfuhr zusammengenommen) angeführt, welche, in Sterling umgerechnet, Werte von 812.840 £ für das Jahr 1868, und 829.520 £ [2]) für das Jahr 1880 darstellen. Wenn wir nun diese Wertsummen mit den folgenden in Vergleich bringen, welche wir amtlichen englischen Consularberichten entnehmen, in welche sie aus den officiellen japanischen Zollstatistiken übergegangen sind, so folgt, dass entweder die Bemerkung des französischen Geographen, „der Außenhandel Nagasakis sei stationär“, eine richtigere ist als die Klage des englischen Consuls über „seit vielen Jahren fortgesetzte Abnahme (*depression*) der Handelsthätigkeit“ — oder dass Nagasakis Außenhandel im Decennium 1870 und 1880 seinen Climax erreicht, und von da an eine rückläufige Bewegung angetreten habe, welche auf- und absteigende Bewegung demjenigen wohl entgehen kann, der etwa nur die Werte zu Beginn und zu Ende des fraglichen Decenniums in Betracht zieht.

Die Gesammtwerte der Einfuhren und Ausfuhren in den Jahren 1884 bis 1888 waren die folgenden:

| | Einfuhren | Ausfuhren | Ges.-Beweg. |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 [3]) | 171.148 £ | 675.908 £ | 847.056 £ |
| „ „ 1885 [4]) | 233.468 „ | 611 845 „ | 845.313 „ |
| „ „ 1886 [5]) | 196.914 „ | 798.241 „ | 995.155 „ |
| „ „ 1887 [6]) | 238.939 „ | 645.904 „ | 884.843 „ |
| „ „ 1888 [7]) | 369.516 „ | 844.016 „ | 1,213.532 „ |

[1]) C. v. Scherzer gibt die Werte in Dollars: wir haben es vorgezogen, des Vergleiches mit den weiter unten folgenden Daten wegen, die Umrechnung in Sterling vorzunehmen, wozu die in jener Zeit durchschnittlich bestandene Relation 5 $ = 1 £ genügende Genauigkeit bot.

[2]) Im Originale in Francs angegeben. Wir setzten auch hier 25 Frcs. = 1 £.

[3]) Wertrelationen bei den Einfuhren 5 $ = 1 £.
„ „ „ Ausfuhren 1 $ = 3 sh. 7 d

[4]) „ „ „ Einfuhren 4 $ 88 c. = 1 £.
„ „ „ Ausfuhren 1 $ = 3 sh 6 d.

[5]) „ „ „ Einfuhren 4 $ 88 c. = 1 £.
„ „ „ Ausfuhren 1 $ = 3 sh. 4 d.

[6]) „ „ „ Einfuhren 4 $ 88 c. = 1 £.
„ „ „ Ausfuhren 1 $ = 3 sh. 2 d.

[7]) „ „ „ Einfuhren 20 % Zuschlag zu den Einfuhrswerten aus Ländern mit Goldwährung, und dann von der so erhaltenen Summe 1 $ = 3 sh. 1 d. gesetzt.
Wertrelationen bei den Ausfuhren 1 $ = 3 sh. 1 d.

Bevor wir zur Gewinnung einer Charakterisirung des Außenhandels von Nagasaki auch hier zur Detailisirung dieser Gesammtwerte schreiten, muss folgende Bemerkung Platz finden. Nach den in Japan für das Zollwesen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen findet eine Rückvergütung des Zolles, welcher für die einmal eingeführte Ware entrichtet worden ist, auch in dem Falle nicht statt, wenn diese Ware, beziehungsweise ein Theil derselben, wieder zur Ausfuhr gelangt. Wohl aber bestehen zollamtliche Lagerhäuser, durch welche Einfuhrswaren gewissermaßen transitiren können; d. h. es kann zollpflichtige Einfuhrsware hier eingelagert, und für den Wiederexport zollfrei verkauft werden; geschieht der Verkauf nach einem anderen japanischen Hafen, so wird erst dort der Einfuhrszoll entrichtet. Von dieser Bestimmung wird von einigen Importhäusern zu Nagasaki umfassender Gebrauch gemacht, und commissionsweise bezogene Waren werden im Lagerhause verkauft; die Werte dieser Waren erscheinen, weil für letztere hier kein Zoll bezahlt wurde, nicht in den zollamtlichen Ausweisen. Hiedurch wird nun die Richtigkeit der (oben gegebenen) Gesammtwerte der Einfuhren nicht unwesentlich alterirt; doch ist der Vorgang ein richtiger, weil sonst ein und dieselbe Ware in zwei oder selbst mehreren Ausweisen figuriren würde. Im Jahre 1886 erreichten die zollfreien Verkäufe im Lagerhause von Nagasaki, an grauem Shirting und *Lawn* den Wert von über 60.000 £, im Jahre 1887 überstieg dieser Wert die Summe von 250.000 £; die Gesammtwerte der in Nagasaki thatsächlich zur Einfuhr gelangten Waren, ohne Rücksicht darauf, ob sie hier auch zur Verzollung gelangten oder nicht, betrug somit im Jahre 1886 256.914 £, im Jahre 1887 488.939 £; hiedurch erscheint die Einfuhrsbewegung von 1886 auf 1887 um 232.125, statt um 42.025 gesteigert, und die Gesammthandelsbewegung von 1886 auf 1887 um 17.663 £ gesteigert, statt, wie aus den oben gegebenen Werten hervorgehen würde, um 152.337 £ gemindert. Ebenso wird die Abnahme der Einfuhrswerte von 1885 auf 1886 um 36.554 £ hiedurch in eine Zunahme um 23.446 £ verwandelt, und die Zunahme der Gesammthandelswerte vom 1885 auf 1886 steigert sich von 149.842 £ auf 209.842 £.

Unabhängig von diesen in Nagasaki nur als Transitoware passirenden Werten, sind die Werte des eigentlichen Reexportes, d. i. der Ausfuhr von nach Nagasaki eingeführten fremden Waren; diese Handelsbewegung richtet sich zum größten Theile nach den Vertragshäfen von Korea.

Der Wert dieses Reexportes betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 ................. | circa 50.000 £ |
| " | " | 1885 ..................... | 88.887 " |
| " | " | 1886 ..................... | 87.530 " |
| " | " | 1887 ..................... | ? |

Nach den einzelnen Artikeln betrachtet, aus welchen sich die Einfuhr von Nagasaki der Hauptsache nach zusammensetzt, ergeben sich die folgenden Wertgruppirungen:

*a*) Baumwollmanufacte.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 4.380 £ |
| „ | „ | „ | 1885 | 2.835 „ |
| „ | „ | „ | 1886 | 4.416 „ |
| „ | „ | „ | 1887 | 2.738 „ |
| „ | „ | „ | 1888 | 5.581 „ |

*b*) Wollene und aus Baum- und Schafwolle gemischte Waren.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 4.398 £ |
| „ | „ | „ | 1885 | 3.308 „ |
| „ | „ | „ | 1886 | 1.433 „ |
| „ | „ | „ | 1887 | 3.781 „ |
| „ | „ | „ | 1888 | 4·573 „ |

Im allgemeinen zeigte sich in den Jahren 1887 und 1888 eine Steigerung in der Einfuhr von Textilwaren, und man hoffte auf eine weitere Besserung in den Absatzverhältnissen dieser namentlich für die englische Industrie so hochwichtigen Artikel.

*c*) Metalle und Metallwaren.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 8.720 £ |
| „ | „ | „ | 1885 | 18.639 „ |
| „ | „ | „ | 1886 | 14.305 „ |
| „ | „ | „ | 1887 | 17.655 „ |
| „ | „ | „ | 1888 | 26.816 „ |

*d*) Petroleum (*Kerosine oil*).

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 19.358 £ |
| „ | „ | „ | 1885 | 13.894 „ |
| „ | „ | „ | 1886 | 29.989 „ |
| „ | „ | „ | 1887 | 18.371 „ |
| „ | „ | „ | 1888 | 27.705 „ |

In Petroleum findet ein starker Reexport aus Nagasaki nach den koreanischen Vertragshäfen statt; für das Jahr 1885 wird die Menge dieses Reexportes auf mehr als 300.000 Gallonen veranschlagt. Nordamerika hat den Import von Petroleum nach Nagasaki in der Hand; je nach den Preisen, welche eben auf dem amerikanischen Markte herrschen, schwanken in Nagasaki auch die von localer Speculation noch weiters beeinflussten Preise. So findet man z. B. Preisnotirungen für:

| | | |
|---|---|---|
| „*Atlantic*“ | Februar und März 1885 | 1 $ 87 c. |
| | Mai 1886 | 1 „ 85 „ |
| | December 1886 | 2 „ |
| | Jänner 1887 | 2 „ |
| | December 1887 | 1 „ 98 „ |
| „*Chester*“ | zum erstenmale auf den Markt von Nagasaki gekommen, erzielte: | |
| | April 1885 | 1 $ 70 c. |
| | Mai 1886 | 1 „ 70 „ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | December | 1886 | 1 $ 85 c. |
| | Jänner | 1887 | 1 „ 84 „ |
| „*Devoc*“ | Jänner | 1885 | 1 „ 70 „ |
| | December | 1886 | 1 „ 90 „ |
| | Jänner | 1887 | 1 „ 75 „ |
| „*Stella*“ | Jänner | 1885 | 1 „ 63 „ |
| | Mai | 1886 | 1 „ 65 „ |

Natürlicherweise werden die Preise anch durch die Menge der verfügbaren Vorräthe beeinflusst; im December 1885 z. B., als die Ankunft frischer Ladnngen anf die Preise drückte, erwies sich „*Gaslight*“ zum Preise von 1 $ 68 c. als unverkäuflich.

*e*) Zncker.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 59.342 $ |
| „ | „ | „ | 1885 | 61.953 „ |
| „ | „ | „ | 1886 | 51.960 „ |
| „ | „ | „ | 1887 | 88.265 „ |
| „ | „ | „ | 1888 | 62.473 „ |

Unter den verschiedenen Znckergattungen, welche bei der zollamtlichen Behandlung nnr als „weiß“, „brann“ nnd „schwarz“ nnterschieden werden, erzielten die Producte der Raffinerien zn Hongkong einen stetigen, guten Abeatz. Es ist der Erwähnung wert, dass die Frage der Förderung des Znckerrohrbanes und der Zuckererzeugung iu den südlichen Theilen Japans in nenerer Zeit eingehende Aufmerksamkeit nnd Erwägung findet. Consul Enslie gibt (im Berichte über das Jahr 1886) der Ansicht Ausdruck, dass heimische Pflanzer mit Sicherheit bedentende Gewinne realisiren könnten, wenn sie sich auf die Erzeugung der braunen Znckersorten verlegon wollten, welche unter dem Namen *wanto* und *kurumato* bekannt sind, und sehr viel begehrt werden (*for which there is now an enormous demand*). Die Richtigkeit dieser Voranssicht findet ihre Bestätigung in der Abnahme der Zuckereinfuhr im Jahre 1888, welche Abuahme von Consnl Quin anf die Zunahme der heimischen Production in geeigneten Znckersorten znrückgeführt wird.

Der Znckerhandel in Nagasaki ist beinahe ausschließlich in den Händen von Chineeen.

*f*) Verschiedenes.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 74.950 £ |
| „ | „ | „ | 1885 | 132.839 „ |
| „ | „ | „ | 1886 | 94.811 „ |
| „ | „ | „ | 1887 | 108.129 „ |
| „ | „ | „ | 1888 | 242.368 „ |

Von den Einfuhrswerten unter diesem Titel entfallen in den Jahren 1884 und 1885 die Summen von 42.555 £ und 84.417 £ auf den eogenannten „östlichen Import“, d. h. auf die Einfuhren aus den ostasiatischen Ländern nnd aus Oetindien. In den Ausweisen über die Jahre 1886 bis 1888 eind nicht alle „verschiedenen“ Artikel nnter diesem Gesichtspnnkte getrennt.

Die Artikel der „westlichen“ Einfuhren sind vornehmlich: Maschinen, Droguen und Chemikalien, Farben und Farbstoffe, europäische Lebensmittel, geistige Getränke, Seidenmanufacturen, Tabak und Cigarren.

Von den Gegenständen der „östlichen“ Einfuhren nimmt die in jeder Hinsicht erste und wichtigste Stelle die Einfuhr roher Baumwolle ein, da diese Einfuhr im innigsten Zusammenhange mit den Fortschritten steht, welche in Japan die heimische Baumwollenindustrie macht.

Es gelangten zur Einfuhr in Nagasaki an roher Baumwolle:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 1,226.933 | Pfd. | im | Werte | von | 28 542 | £ |
| „ „ 1885 | 1,681.380 | „ | „ | „ | „ | 41 279 | „ |
| „ „ 1886 | 1,996.995 | „ | „ | „ | „ | 44.661 | „ |
| „ „ 1887 | 1,362.121 | „ | „ | „ | „ | 30.987 | „ |
| „ „ 1888 | 3,209.757 | „ | „ | „ | „ | 55.895 | „ |

Die Preise fluctuirten im Jahre 1885 von 15—18 $, im Jahre 1886 von 15 $ bis 18 $ 30 c. für den Picul von 133 Pfd. *avoir du poids*; auch dieser Handel ist beinahe ausschließlich in chinesischen Händen.

Ein bemerkenswerter Artikel, wegen des starken in demselben statthabenden Reexportes, welcher zum größten Theile nach Häfen des Mittelmeeres stattfinden soll, sind die aus Korea in großen Mengen nach Nagasaki gelangenden Büffel- und Rinderhäute.

Hierüber stehen die folgenden Daten zu Gebote:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt im Jahre 1884 | 168.619 | Pfd. | im | Werte | von | 1.926 | £ |
| „ „ „ 1885 | 456.209 | „ | „ | „ | „ | 10.078 | „ |
| nach Abschlag des Reexportes; ferners | | | | | | | |
| eingeführt im Jahre 1886 | 2,888.325 | Pfd. | im | Werte | von | 65.226 | £ |
| reexportirt „ „ 1886 | 2,792.713 | „ | „ | „ | „ | 63.559 | „ |
| Rest | 95.612 | Pfd. | im | Werte | von | 1.667 | £ |
| Eingeführt im Jahre 1887 | 1,646.630 | Pfd. | im | Werte | von | 36.981 | £ |
| Reexportirt „ „ 1887 | 1,570.701 | „ | „ | „ | „ | 35.479 | „ |
| Rest | 75.929 | Pfd. | im | Werte | von | 1.502 | £ |
| Eingeführt im Jahre 1888 | 490.534 | Pfd. | im | Werte | von | 8.328 | £ |
| Reexportirt „ „ 1888 | 140.387 | „ | „ | „ | „ | 2.343 | „ |
| Rest | 350.147 | Pfd. | im | Werte | von | 5.985 | £ |

Die Abnahme der Einfuhr von 1887 auf 1888 in diesem Artikel hat zur Ursache, dass die koreanische Regierung sich veranlasst fand, Beschränkungen zu decretiren, durch welche die Erhaltung der koreanischen Viehbestände bezweckt werden soll.

Einfuhr an Reis fand nur im Jahre 1885, und zwar 1720 *t* im Werte von 12.335 £ statt, während dieser Artikel sonst einen Gegenstand der Ausfuhr bildet.

Wenn wir uns nun der Zergliederung der weiter oben angegebenen Gesammtwerte der Ausfuhren von Nagasaki zuwenden, so finden wir Folgendes:

*a*) Thee.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausfuhrswert | im | Jahre | 1884 | 9.200 £ |
| " | " | " | 1885 | 8.395 " |
| " | " | " | 1886 | 16.166 " |
| " | " | " | 1887 | 15.089 " |
| " | " | " | 1888 | 12.639 " |

Der Thee gelangt in verschiedenen Sorten zur Ausfuhr, welche sich, wie es scheint, hauptsächlich durch die verschiedene Art des Trocknungs- oder Röstungsprocesses unterscheiden (die Ausweise nennen: *Green tea, basket-fired* und *pan-fired*, dann *Bancha* und „verschiedene“ (*sundries*). Die einzelnen Sorten sind an Güte sehr verschieden, und die Preise bewegen sich dementsprechend in weiten Grenzen (1885 mittlere und feine Sorten von 7—15 $ der Pikul; zu Ende 1886 9—11 und $11^1/_2$—15 $; 76 Pikuls feinster Sorte erreichten im Mai 1876 den Preis von 17 $). Der Handel in mittleren und feinen Sorten ist aber im Rückgange begriffen, und der Consularbericht über das Jahr 1887 gibt der sorglosen und primitiven Behandlung der Theepflanze in den Nagasaki benachbarten Districten die Schuld für die Thatsache, dass der Thee geradezu aufhört ein Exportartikel Nagasakis zu sein, mit Ausnahme der mindestwertigen Sorten, welche zum Preise von 4—5 $ per Pikul nur im nördlichen China (über Tientsin) Abnehmer finden. (*Owing to the primitive and careless methode of cultivation and preparation in the surrounding districts, tea has virtually ceased to be an article of export...*)

*b*) Reis.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausfuhrswerte | im | Jahre | 1884 | 152.275 £ |
| " | " | " | 1885 | 33.016 " |
| " | " | " | 1886 | 211.671 " |
| " | " | " | 1887 | 83.235 " |
| " | " | " | 1888 | 195.250 " |

Die vornehmlichsten zur Ausfuhr gelangenden Gattungen führen nach ihrer Provenienz die Namen *Higo* und *Hizen*; die von mannigfachen Verhältnissen beeinflussten Schwankungen in den Preisen waren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Higo*: | Jänner | 1885 | 2 $ 37 c. | per Pikul |
| | März | 1885 | 2 " 50 " | " |
| | April | 1885 | 2 " 40 " | " |
| | September | 1885 | 2 " 70 " | " |
| | October | 1885 | 2 " 15 " | " |
| | Jänner | 1886 | 2 " 50 " | " |
| | December | 1886 | 2 " 25 " | " |
| | Jänner | 1887 | 2 " 25 " | " |
| | Mai | 1887 | 2 " 7 " | " |
| | Juli | 1887 | 2 " 15 " | " |
| *Hizen*: | Jänner | 1885 | 2 $ 30 c. | per Pikul |
| | März | 1885 | 2 " 42 " | " |
| | April | 1885 | 2 " 32 " | " |
| | September | 1885 | 2 " 60 " | " |
| | October | 1885 | 2 " 5 " | " |
| | Jänner | 1886 | 2 " 40 " | " |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| December | 1886 | 2 $ 20 c. | per | Pikul |
| Jänner | 1887 | 2 „ 15 „ | | „ |
| Mai | 1887 | 2 „ — „ | | „ |
| Juli | 1887 | 2 „ 10 „ | | „ |

Von bedeutenderen Verschiffungen direct nach Europa wird nur im Jahre 1886 Erwähnung gethan, wodurch im Juni und Juli Abnahme der Vorräthe und bedeutende Preissteigerungen eintraten.

*c*) Steinkohle.

Die bedeutenden und in regem Betriebe befindlichen Kohlenlager in der Nähe von Nagasaki: Takashima, Nakanoshima, Matsushima, Karatsu und Müke sichern auf vorläufig unabsehbare Zeit hinaus dem Hafen von Nagasaki einen reichen Ausfuhrhandel an Steinkohlen.

Die Ausfuhren betrugen:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1884 | 482.417 t | im | Werte | von | 287.031 £ |
| „ „ | 1885 | 619.295 „ | „ | „ | „ | 303.081 „ |
| „ „ | 1886 | 589.301 „ | „ | „ | „ | 307.465 „ |
| „ „ | 1887 | 586.567 „ | „ | „ | „ | 288.146 „ |
| „ „ | 1888 | 770.710 „ | „ | „ | „ | 353.994 „ |

Die geringe Entfernung zwischen Nagasaki und den Kohlenwerken [1]) hat einen günstigen Einfluss auf den Preis der Kohle, und Nagasaki ist deshalb der Hafen, in welchem alle Dampfer der interjapanischen und jener oceanischen Linien, welche diesen Hafen berühren, den möglichst großen Theil ihres Kohlenbedarfes decken. Die Preise werden im allgemeinen nach zwei Kategorien der Kohle bemessen, je nachdem sie aus großen oder kleineren Stücken besteht; man nennt diese Gattungen kurzweg „*large*“ und „*small*“.

Die Preise fluctuirten:

Im Jahre 1885 von 4 $ 75 c. bis 5 $ 50 c. für „*large*“, und
„ 3 „ 25 „ „ 3 „ 40 „ „ „*small*“;
„ „ 1886 „ 4 „ 50 „ „ 5 „ 50 „ und
„ 3 „ — „ „ 3 „ 40 „

für die beiden Kategorien. Diese Preise beziehen sich auf die Kohle der großen Takashima-Minen; jene der anderen scheint, den Preisen nach zu schließen, minderwertig zu sein (1887: Karatsu und Taku 2 $ 70 c. bis 3 $ 50 c.; Imabaku 1 $ 80 c. bis 2 $).

Der Theilbetrag der Kohlenausfuhr, welcher direct für den Verbrauch der Nagasaki berührenden Schiffahrt zur Verwendung gelangt, ist ein sehr bedeutender; unter dem Subtitel „*Coal for ship's use*“ finden wir:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1884 | 298.387 t | im | Werte | von | 178.253 £ |
| „ „ | 1885 | 345.809 „ | „ | „ | „ | 195.010 „ |
| „ „ | 1886 | 383.630 „ | „ | „ | „ | 196.408 „ |
| „ „ | 1887 | 453.925 „ | „ | „ | „ | 214.720 „ |
| „ „ | 1888 | 437.085 „ | „ | „ | „ | 200.076 „ |

[1]) Takashima ist nur 7, Nakanoshima 9 engl. Meilen von Nagasaki entfernt; mehrere der anderen genannten Minen liegen an dem benachbarten Golfe von Shimabara.

Über die Ausbeute der einzelnen Werke stehen folgende Daten zur Verfügung:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Takashima | im Jahre | 1885 | 276.928 t |
| Nakanoshima | " " | 1885 | 9,437 " |
| Karatsu, Müke u. s. w. | " " | 1885 | ? |
| Takashima | " " | 1886 | 295.494 " |
| Nakanoshima | " " | 1886 | 44.568 " |
| Karatsu | " " | 1886 | 94.474 " |
| Imabaku | " " | 1886 | 7.200 " |
| Taku | " " | 1886 | 45.748 " |
| Müke | " " | 1886 | 288.030 " |
| Takashima | " " | 1887 | 334.187 " |
| Nakanoshima | " " | 1887 | 92.164 " |
| Takashima | " " | 1888 | 350.877 " |
| Nakanoshima | " " | 1888 | 95.330 " |

Die am Lager befindlichen Kohlenvorräthe in Nagasaki betrugen:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Jänner | 1885 | 5.405 t |
| 1. " | 1886 | 21.442 " |
| 1. " | 1887 | 19.851 " |
| 1. " | 1888 | 29.221 " |

Die Verschiffung der Kohlen der hier genannten Werke, sofern solche nicht in Nagasaki selbst zum Verkaufe an Schiffe für den eigenen Gebrauch stattfindet, richtet sich im wesentlichen nach den Häfen Japans und den naheliegenden Häfen Chinas; doch bemerkt Consul Enslie im Berichte über das Jahr 1887, dass mitunter schon auch Verschiffungen nach entfernteren Plätzen stattfinden. Es würde dies den Beweis liefern, dass die Eigenschaften der japanischen Kohle Anerkennung finden, so dass man sich nicht mehr allzusehr scheut, ihren niedrigen Erzeugungspreis durch die Fracht nach entfernteren Häfen zu erhöhen. Specielle Daten stehen nur über die Jahre 1885 und 1888 zur Verfügung; in diesen Jahren gingen:

| | 1885 | 1888 |
|---|---|---|
| nach Hongkong | 59.288 t | 129.839 t |
| " Shanghai | 42.900 " | 77.012 " |
| " Foochow | 2.331 " | — |
| " Chefoo | 1.093 " | — |
| " Tientsin | 492 " | — |
| " Yokohama | 33.921 " | 77.852 " |
| " Kobé | 900 " | 5.973 " (Kobé und Osaka) |
| " Osaka | 230 " | |
| " Hakodate | 1.745 " | |
| " Nagasaki [1] | 127.438 " | 166.142 " |
| " Saigon | — | 1.525 " |
| " Singapore | — | 8.425 " |
| " Swatow | — | 868 " |
| " Chemulpo (Juenchuan, Korea) | — | 50 " |

[1] Zum localen Verbrauche und für die dortigen technischen Etablissements.

Am 1. Jänner 1889 verblieben in Nagasaki demnach 7462 *t* Kohle am Lager.

*d*) Getrocknete Fische.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausfuhrswerthe | im | Jahre | 1884 | 85.991 £ |
| " | " | " | 1885 | 95.843 " |
| " | " | " | 1886 | 90.620 " |
| " | " | " | 1887 | 81.727 " |
| " | " | " | 1888 | 100.104 " |

Die Hauptarten der hier subsummirten Fische sind der Tintenfisch, die Garnele, Haifischflossen und Iriko; die erstgenannte Art (*Cuttlefish*) ist die der Menge und dem Werte nach weitaus überwiegende (z. B. 1887:

4,055.995 Pfd. im Werte von 65.360 £ von der Gesammtmenge von 4,956.017 Pfd. im Werte von 81.727 £).

Andere Sorten von Fischen, die zur Ausfuhr in weniger bedeutenden Mengen gelangen, wie *Awaki, Kainakoshira*, Schellfische u. a. erscheinen unter der Rubrik "Verschiedene Gegenstände".

Aus letzterwähnter Rubrik heben wir hervor:

1. Porzellan- und Töpferwaren.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 5.307 £ |
| " | " | 1885 | " | " | " | " | 11.007 " |
| " | " | 1886 | " | " | " | " | 14.184 " |
| " | " | 1887 | " | " | " | " | 15.808 " |
| " | " | 1888 | " | " | " | " | 12.460 " |

2. Kampfer.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 1,839.496 | Pfd. | im | Werte | von | 27.930 £ |
| " | " | 1885 | 2,166.091 | " | " | " | " | 38.444 " |
| " | " | 1886 | 2,047.472 | " | " | " | " | 39.822 " |
| " | " | 1887 | 2,008.028 | " | " | " | " | 38.200 " |
| " | " | 1888 | 1,689.452 | " | " | " | " | 39.276 " |

Preise nach Maßgabe der vorhandenen Vorräthe und der Nachfrage stark fluctuirend (13 $ 50 c. bis 21 $ 80 c.)

3. Weizen.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 6,060.709 | Pfd. | im | Werte | von | 13.825 £ |
| " | " | 1885 | 11,033.413 | " | " | " | " | 22.204 " |
| " | " | 1886 | 7,794.872 | " | " | " | " | 14.084 " |
| " | " | 1887 | 7,208.799 | " | " | " | " | 13.241 " |
| " | " | 1888 | 12,936.167 | " | " | " | " | 23.989 " |

Preise zwischen 1 $ 40 c. und 1 $ 95 c. per Pikul. — 2 $ für den Pikul erscheint bei sehr gesunkenen Vorräthen als Ausnahmspreis (zu Anfang des Jahres 1886).

4. Tabak.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 1,081.129 | Pfd. | im | Werte | von | 11.730 £ |
| „ | „ | 1885 | 1,999.937 | „ | „ | „ | „ | 20.116 „ |
| „ | „ | 1886 | 631.831 | „ | „ | „ | „ | 4.895 „ |
| „ | „ | 1887 | 649.510 | „ | „ | „ | „ | 4.876 „ |
| „ | „ | 1888 | ? | „ | „ | „ | „ | 2.658 „ |

Preise von 3 $ 75 c. — 6 $ per Pikul. Die Qualität des von Nagasaki zur Ausfuhr gelangenden Tabaks verschlechtert sich von Jahr zu Jahr; die Ausfuhr des Jahres 1887 war für europäische Märkte völlig unbrauchbar und fand nur chinesische Käufer. 2600 Ballen blieben völlig unverkäuflich.

5. Erdschwämme.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 278.765 | Pfd. | im | Werte | von | 12.125 £ |
| „ | „ | 1885 | 184.278 | „ | „ | „ | „ | 7.626 „ |
| „ | „ | 1886 | 404.337 | „ | „ | „ | „ | 14.108 „ |
| „ | „ | 1887 | 311.132 | „ | „ | „ | „ | 10.259 „ |
| „ | „ | 1888 | 340.219 | „ | „ | „ | „ | 10.016 „ |

6. Holzkohle.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 3.748 | t | im | Werte | von | 3.200 £ |
| „ | „ | 1885 | 3.838 | „ | „ | „ | „ | 4.800 „ |
| „ | „ | 1886 | 3.248 | „ | „ | „ | „ | 5.508 „ |
| „ | „ | 1887 | 5.726 | „ | „ | „ | „ | 5.827 „ |
| „ | „ | 1888 | 7.341 | „ | „ | „ | „ | 7.069 „ |

7. Bauholz.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 5.662 £ |
| „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 8.235 „ |
| „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 11.941 „ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | „ | 10.742 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | „ | 11.691 „ |

8. Vegetabilisches Wachs.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | 82.317 | Pfd. | im | Werte | von | 1.325 £ |
| „ | „ | 1885 | 385.538 | „ | „ | „ | „ | 6.850 „ |
| „ | „ | 1886 | 151.641 | „ | „ | „ | „ | 2.615 „ |
| „ | „ | 1887 | 199.508 | „ | „ | „ | „ | 3.176 „ |
| „ | „ | 1888 | 382.020 | „ | „ | „ | „ | 5.969 „ |

Preise fluctuiren zwischen 12 $ 10 c. und 15 $ 50 c. per Pikul.

9. Papier.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 8.625 £ |
| „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 8.154 „ |
| „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 8.688 „ |
| „ | „ | 1887 | „ | „ | „ | „ | 6.758 „ |
| „ | „ | 1888 | „ | „ | „ | „ | 9.041 „ |

Geringere Werte werden in der Ausfuhr von Droguen verschiedener Art, Schwefel, Leder, Textilerzeugnisse, Mehl u. s. w. eingenommen.

Rücksichtlich der Herkunft des hauptsächlichsten Theiles der Einfuhren von Nagasaki und der Bestimmungsorte der Ausfuhren mögen die folgenden Zahlenangaben zur Orientirung dienen:

Von den eingeführten Waren kamen, dem Gesammtwerte nach

| | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|---|
| von Hongkong ....... | 68.733 | 89.280 | 73.250 | 104.976 | 67.749 £ |
| „ Shanghai ....... | 87.558 | 127.035 | 90.540 | 87.141 | 80.227 „ |
| „ Großbritannien und britischen Colonien | 473 | 3.176 | 5.936 | 7.768 | 124.434 „ |
| „ San Francisco.... | 1.602 | 4.908 | 4.620 | 4.379 | 38.226 „ |
| „ Korea ......... | — | — | — | — | 25.168 „ |

Die nicht sehr bedeutenden Restsummen zersplittern sich auf andere Herkunftsorte.

Von den Ausfuhrswaren gingen dem Gesammtwerte nach

| | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|---|
| nach Hongkong ........ | 134.390 | 188.661 | 217.409 | 179.942 | 259.485 £ |
| „ Shanghai ........ | 133.807 | 202.371 | 197.646 | 150.986 | 232.896 „ |
| „ Großbritannien und britischen Colonien. | 78.389 | 15.301 | 108.947 | 51.728 | 197.733 „ [1]) |
| „ San Francisco ..... | 53 | 338 | 293 | 266 | 33.885 „ |
| „ Korea............ | — | — | — | — | 17.523 „ |

Die ansehnlichen Restwerte von 2—300.000 £ vertheilen sich auf viele verschiedene Bestimmungsländer und Orte.

Im allgemeinen zeigen diese Relativzahlen die innige Verbindung, in welcher sowohl der Einfuhr- als der Ausfuhrhandel von Nagasaki mit den beiden großen Emporien Hongkong und Shanghai steht. Zieht man z. B. die Werte der Petroleumeinfuhr, die ausschließlich von Nordamerika (San Francisco) aus stattfindet, in Vergleich mit den weit geringeren Werten, welche als der Antheil der directen Einfuhr von San Francisco nach Nagasaki ausgewiesen erscheinen, so folgt, dass auch diese Einfuhr über Hongkong stattfinden mag, was übrigens auch aus navigatorischen Gründen erklärlich erscheint, da der Petroleumtransport zumeist durch Segelschiffe stattfindet, welche zur Durchquerung des Oceans südlichere Breiten aufzusuchen gezwungen sind. —

Die Schiffahrt, welche den Hafen von Nagasaki berührt, steht im naturgemäßen Verhältnisse zu dem Handel, den es hier zu bewältigen gibt.

Im Jahre 1869 zählte man 350 einlaufende Schiffe mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 216.918 *t*; von letzterem entfielen 166.050 *t* auf Schiffe der amerikanischen, 72.687 *t* auf die englische und 10.755 auf die Flagge des norddeutschen Bundes.

Bis zum Jahre 1874 hatten sich die obigen Zahlen auf 592 Schiffe mit 522.000 *t* Gesammtgehalt erhöht.

Während des hier speciell besprochenen Quinquenniums 1884—1888 ergaben sich die folgenden auf die Schiffsbewegung im Hafen von Nagasaki

[1]) Hievon für 1423 £ nach Australien und für 5023 £ nach Canada.

bezughabenden Zahlen, wobei wir uns, der Vereinfachung wegen, auf die eingelaufenen Schiffe beschränken zu dürfen glauben, da *in the long run* die Zahlenwerte über die ausgelaufenen sich mit jenen über die eingelaufenen Schiffe ohnehin decken müssen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 617 | Schiffe | von | 592.743 *t* | Ges.-Geh. |
| „ „ 1885 | 607 | „ | „ | 582.181 „ | „ |
| Hievon | 53 | Segler | „ | 28.947 „ | „ |
| | 554 | Dampfer | „ | 553.184 „ | „ |
| Im Jahre 1886 | 706 | Schiffe | „ | 730.150 „ | „ |
| Hievon | 62 | Segler | „ | 27.312 „ | „ |
| | 644 | Dampfer | „ | 702.838 „ | „ |
| Im Jahre 1887 | 696 | Schiffe | „ | 750.979 „ | „ |
| Hievon | 31 | Segler | „ | 16.466 „ | „ |
| | 665 | Dampfer | „ | 734.513 „ | „ |
| Im Jahre 1888 | 741 | Schiffe | „ | 835.032 „ | „ |
| Hievon | 26 | Segler | „ | 11.417 „ | „ |
| | 715 | Dampfer | „ | 823.615 „ | „ |

Die an dieser Schiffsbewegung meistbetheiligten Flaggen waren die folgenden im nachstehenden Verhältnisse:

Im Jahre 1885:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| England | 236 | Schiffe | mit | 261.985 *t* | d. i. |
| | 27 | Segler | „ | 10.864 „ | und |
| | 209 | Dampfer | „ | 251.121 „ | |
| Japan[1] | 176 | Schiffe | „ | 180.684 „ | d. i. |
| | 11 | Segler | „ | 9.136 „ | und |
| | 165 | Dampfer | „ | 171.588 „ | |
| Deutschland | 153 | Schiffe | „ | 93.059 „ | d. i. |
| | 7 | Segler | „ | 1.199 „ | und |
| | 146 | Dampfer | „ | 91.140 „ | |
| Russland | 31 | Schiffe | „ | 36.744 „ | durchwegs Dampfer |
| Nordamerika | 6 | Schiffe | „ | 7.018 „ | durchwegs Segler |

Im Jahre 1886:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| England | 234 | Schiffe | mit | 323.384 *t* | d. i. |
| | 16 | Segler | „ | 7.521 „ | und |
| | 218 | Dampfer | „ | 315.963 „ | |
| Japan | 219 | Schiffe | „ | 211.812 „ | d. i. |
| | 29 | Segler | „ | 4.170 „ | und |
| | 190 | Dampfer | „ | 207.642 „ | |
| Deutschland | 202 | Schiffe | „ | 129.234 „ | d. i. |
| | 4 | Segler | „ | 1.578 „ | und |
| | 198 | Dampfer | „ | 127.656 „ | |

[1]) Von den einheimischen Segelschiffen werden nur die Hochseeschiffe nach europäischer Bauart in die Schiffahrtsausweise einbezogen. Auch sind hier die zahlreichen kleinen japanischen Localdampfer nicht aufgenommen worden, welche hauptsächlich Personenverkehr zwischen Nagasaki und den benachbarten Inseln sowie mit Punkten der Inlandsee vermitteln.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Russland .............. | 28 | Schiffe | mit | 38.949 | t | durchwegs Dampfer |
| Nordamerika ........... | 9 | Schiffe | „ | 9.259 | „ | durchwegs Segler |
| Norwegen .............. | 3 | Schiffe | „ | 4.325 | „ | durchwegs Dampfer |

Im Jahre 1887:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| England ............... | 207 | Schiffe | mit | 289.769 | t | d. i. |
| | 10 | Segler | „ | 7.473 | „ | und |
| | 197 | Dampfer | „ | 282.296 | „ | |
| Japan .................. | 211 | Schiffe | „ | 226.050 | „ | d. i. |
| | 11 | Segler | „ | 1.616 | „ | und |
| | 200 | Dampfer | „ | 224.434 | „ | |
| Deutschland ............ | 217 | Schiffe | „ | 162.383 | „ | d. i. |
| | 6 | Segler | „ | 2.645 | „ | und |
| | 211 | Dampfer | „ | 159.738 | „ | |
| Russland .............. | 25 | Schiffe | „ | 34.300 | „ | d. i. |
| | 1 | Segler | „ | 35 | „ | und |
| | 24 | Dampfer | „ | 34.265 | „ | |
| Frankreich ............. | 6 | Schiffe | „ | 15.973 | „ | durchwegs Dampfer |
| Nordamerika ........... | 4 | Schiffe | „ | 4.776 | „ | d. i. |
| | 3 | Segler | „ | 4.697 | „ | und |
| | 1 | Dampfer | „ | 79 | „ | |
| Norwegen ............. | 3 | Schiffe | „ | 3.178 | „ | durchwegs Dampfer |

Im Jahre 1888:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| England ............... | 243 | Schiffe | mit | 365.385 | t | d. i. |
| | 9 | Segler | „ | 5.805 | „ | und |
| | 234 | Dampfer | „ | 359.580 | „ | |
| Japan .................. | 208 | Schiffe | „ | 226.991 | „ | d. i. |
| | 13 | Segler | „ | 1.891 | „ | und |
| | 195 | Dampfer | „ | 225.100 | „ | |
| Deutschland ............ | 225 | Schiffe | „ | 164.545 | „ | durchwegs Dampfer |
| Norwegen ............. | 25 | Schiffe | „ | 28.549 | „ | „ „ |
| Russland .............. | 24 | „ | „ | 34.486 | „ | „ „ |
| Frankreich ............. | 2 | „ | „ | 5.324 | „ | „ „ |
| Vereinigte Staaten ...... | 7 | „ | „ | 3.510 | „ | d. i. |
| | 6 | Segler | „ | 3.431 | „ | und |
| | 1 | Dampfer | „ | 79 | „ | |
| Belgien ............... | 5 | Schiffe | „ | 2.790 | „ | durchwegs Dampfer |
| Von anderen Flaggen .... | 5 | Schiffe | „ | 3.453 | „ | worunter |
| | 1 | Segler | „ | 290 | „ | |
| | 4 | Dampfer | „ | 3.163 | „ | Gesammtgehalt. |

Sehr bemerkenswert, und wir können wohl sagen, zur Nachahmung auffordernd, ist die Zunahme der deutschen Schiffahrt in diesen Gewässern; im Jahre 1887 sehen wir sogar die deutsche Schiffahrt, wenn auch noch nicht im Gesammttonnengehalte, so doch in der Zahl der Schiffe, die erste Stelle einnehmen.

Consul Enslie, und ebenso dessen Nachfolger Consul Quin, widmen der Zunahme der deutschen Schiffahrt im Consulardistricte von Nagasaki, zu welchem Bereiche auch der Hafen von Kuchunotsu, am Eingange

des Golfes von Shimabara, gehört (1888: 140, 1887: 130, 1886: 139, 1885: 135, 1884: 134 eingelaufene Schiffe mit respective: 139.518, 115.664, 111.975, 97.090, 82.469 *t* Gesammtgehalt, vorwiegend japanischer und englischer Flagge) seit Jahren die größte Aufmerksamkeit; der erstgenannte Consul unterzieht die Percentualsätze an Schiffen und Tonnengehalt, welche auf die britische und deutsche Flagge entfallen, und den Gang, welchen diese Percentsätze gegen einander aufweisen, den umfassendsten Vergleichen, und forscht schließlich nach den Gründen, welche die Fortschritte der deutschen Schiffahrt im Zusammenhange mit dem relativen Zurückbleiben der englischen Schiffahrt zu erklären vermögen. In ersterer Beziehung genügt es, auf das für sich beredte Zeugnis zu verweisen, welches folgende Zahlen geben:

| Eingelaufen | Englische Schiffe | | Deutsche Schiffe | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre | Zahl | Tonnengehalt | Zahl | Tonnengehalt |
| 1877 | 155 | 92.217 | 9 | 3.686 |
| 1880 | 238 | 160.653 | 26 | 13.115 |
| 1886 [1]) | 285 | 384.092 | 206 | 132.438 |
| 1887 [1]) | 230 | 321.875 | 229 | 170.812 |

Es zeigt sich also, dass zwischen 1880 und 1886 die deutsche Schiffahrt im Gesammt-Tonnengehalte sich verzehnfacht hat, während die englische nur eine Verdoppelung erfuhr; und im Jahre 1887 steht dieser Verdoppelung eine Steigerung auf das Vierzehnfache auf deutscher Seite gegenüber. Dabei muss noch ausdrücklich bemerkt werden, dass die Zahl der Schiffe und deren Tonnengehalt für sich allein noch keinen genügenden Aufschluss darüber geben, inwieferne die Schiffahrt an der Güterbewegung thatsächlich participirt, inwieweit sie also wirklich gewinnbringend ist; in der That tritt hier das Verhältnis ein, dass die — weitaus größeren (siehe obige Zahlenverhältnisse) — englischen Dampfer meistens Nagasaki nur anlaufen, um einen kleinen Theil ihrer Ladungen hier zu löschen, und ebenso geringe Ladungen einzunehmen, während von den deutschen Schiffen nur der einmal monatlich ankommende regelmäßige Postdampfer sich in dem gleichen Falle befindet, und die überwiegende Zahl der anderen, meist kleineren deutschen Schiffe beinahe immer in Nagasaki ihre volle Ladung löschen, und ebenso wieder volle Ladung finden und einnehmen. In diesen Umständen glaubt Consul Enslie eine der Hauptursachen zu entdecken, welche dem Aufschwunge der deutschen Schiffahrt zugute kommen; unter deutscher Flagge verkehren hier meist Schiffe, welche für die örtlichen Verhältnisse und die Anforderungen des Frachtenverkehres besonders geeignet sind, nämlich Schiffe von nur 600 bis 1500 *t* Gehalt, mit nicht weniger als 9 Knoten mittlerer Geschwindigkeit, mit möglichst großem Laderaum, für dessen Gewinnung die Möglichkeit zur Aufnahme von Passagieren in zweite Linie gestellt ist [2]). Schiffe dieser Art,

[1]) Diese Zahlen stimmen mit den eben früher angegebenen deshalb nicht überein, weil hier nicht der Hafen von Nagasaki allein, sondern der ganze Consulardistrict von Nagasaki (wozu auch Kuchunotsu gehört) zum Vergleiche herangezogen wird.

[2]) *Steamers of 600 and 1500 tons dead-weight carrying are suitable for the trade of this place, as is shown by the constant employement of the smaller German steamers; in fact, what is wanted are good carriers, speed not under 9 knots, for coal, beancakes, rice, etc., not necessarily having passenger accomodation. Good serviceable ships of this kind are not at all unlikely to meet with purchasers.*

meint Consul Enslie, gibt es nördlich von Hongkong unter englischer Flagge nur unter den Schiffen jener Gesellschaften, welche regelmäßige locale Fahrten an der chinesischen Küste vollführen. Ein anderer, vielleicht ebenso tiefgreifender Grund ist aber, nach dem gewiss nicht gegen die Engländer parteiischen Urtheile des englischen Consuls, in der Vorzüglichkeit der Führung und Bemannung der deutschen Schiffe zu finden, und in dem auf Zeitersparnis gerichteten Arbeitseifer, welchen Kapitäne und Mannschaften dieser Schiffe zu entwickeln wissen, endlich in ihrem Entgegenkommen gegen die Wünsche, und die Hingabe an die Interessen ihrer Befrachter. „*Charterers here decidedly prefer German to British vessels*“, heißt es in dem unter dem 6. Juni 1887 an den Marquis Salisbury einbegleiteten Bericht des Consuls Enslie, „*by reason of the despatch given by German shipmasters, in a great measure due to the ready and indefatigable assistance of the officers and crews, which I am told compares very favourably with the attitude frequently assumed in other cases. In the case of one large shipping firm, I have been personally assured that, owing to these reasons, it can always afford to give better terms to the Germans.*“

Wir gönnen gewiss unseren deutschen befreundeten Nachbarn dieses rückhaltlose, höchst ehrenhafte Lob; aber zugleich regt sich in uns der begreifliche Wunsch, dass die ausgezeichneten Eigenschaften unserer eigenen Seeleute in ähnlicher Weise in fernen Meeren zur Geltung kommen mögen, wozu eben in erster Linie ein kräftiger Anfechwung und unternehmendes Vorgehen in den Kreisen unserer Rheder- und Schiffahrtsgesellschaften erforderlich wären.

In regelmäßiger Folge wird Nagasaki durch die Schiffe dreier englischer Gesellschaften: *P. a. O. St. Sh. Co., Glen Line* und *Indo-China St. N. Co.*, dann durch jene der großen heimischen japanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der französischen *Messageries Maritimes* und seit neuester Zeit (1886) auch monatlich einmal von einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd angelaufen.

Für die Bedürfnisse des Handels, Verkehrs und der Schiffahrt ist in jeder Richtung vorgesorgt. Consulate werden unterhalten: von England, dessen Consularfunctionär zugleich die Agenden des k. u. k. österr.-ungar. Consulates führt; von Belgien, China, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Italien, den Niederlanden, Schweden und Norwegen, Portugal, Russland, Spanien, Nordamerika. Von größeren Banken sind die *Hongkong & Shanghai Banking Corporation*, die *Chartered Bank of India, Australien and China*, die *Chartered Mercantile Bank*, die *New Oriental Bank Corporation* vertreten; zahlreiche Versicherungsagentien befinden sich am Platze. An irgend welchen Materialien zur Deckung der verschiedenartigsten Schiffsbedürfnisse ist ebensowenig ein Mangel als an Händlern mit diesen Artikeln oder diensteifrigen Agenten, *Compradores* u. s. w. Von hervorragender Bedeutung für die Verhältnisse der Schiffahrt ist aber das maritim-technische Etablissement von Nagasaki, unter der Firma „*Nagasaki Dockyard and Engine Works*“ bekannt. Dieses bedeutende Etablissement bildet auch insoferne einen Gegenstand des Stolzes für die Japaner, als dessen Gründung und Erbauung nicht das Werk fremder Speculation, sondern einheimischen Unternehmungsgeistes war. Der Daimio von Hizen (Fizen) ließ im Jahre 1865 diese großartigen Werke in Angriff nehmen, welche gegenwärtig aus einer Maschinenfabrik und Werfte, einem Aufschlepp- und einem großen Trockendock bestehen. Im

Zeitraume zwischen 1871 und 1879 wurden die Werke zu ihrer gegenwärtigen Gestalt erweitert. Sie sind jetzt imstande, die größten erforderlichen Reparaturen auszuführen und Schiffe von bedeutendem Tonnengehalte sammt allem Zubehör, Maschinen u. s. w. neu zu erzeugen. Die größte Beachtung verdient, namentlich vom Standpunkte der Kriegsflotten aus, das Trockendock, das einzige — wie Consul Enslie gelegentlich bemerkt — östlich des Cap der guten Hoffnung, welches ein großes, modernes Panzerschiff unter allen Umständen aufzunehmen vermag. Das Dock ist gänzlich in lebenden Felsen gehauen und mit Granitwänden verkleidet; es hat die folgenden Dimensionen: Länge zwischen der Innenwand des Dockthores und der oberen Krone 438', auf der Höhe der Stapelblöcke 375' engl.; Breite in gleicher Höhenlage 89 und 77'; Tiefe über den Stapelblöcken bei Hochfluten 27' 6", bei Nippebbe 22'. Der früher erwähnte Aufschlepp hat eine Länge von 220'. Gegen 700 Arbeiter sind an den vereinigten technischen Etablissements jahraus, jahrein beschäftigt. Im Laufe des Jahres 1885 wurden 29 Schiffe vom Gesammt-Tonnengehalte von 60.524 *t*, worunter 9 englische Kriegsschiffe von 20.802 *t* im Trockendock, und 9 Schiffe von 5.585 *t* auf dem Aufschlepp großen Reparaturen unterzogen; im darauffolgenden Jahre waren die analogen Zahlen: 37 Schiffe von 70.126 *t*, worunter 10 Kriegsschiffe verschiedener Nationen mit 22.592 *t*, und auf dem *Slip* 12 Schiffe mit 6.425 *t*. Für das Jahr 1887 liegen keine Daten vor. Die Thätigkeit des Etablissements erfährt von allen Seiten verdientes Lob. In der großen Maschinenwerkstätte ist, wie Fregattenkapitän v. Spetzler berichtet, bereits eine Compound-Maschine von 1000 *e* erzeugt worden. Die Kesselschmiedwerkstätte kann Kessel der größten Dimensionen bauen. Zwei rein japanische kleinere Werften im Hafen von Nagasaki haben im Laufe des Jahres 1885 87 kleinere Fahrzeuge, worunter 2 Dampfer, erbaut.

Für die nöthige Ordnung im Hafen wird von Seite des japanischen Hafenamtes bestens Sorge getragen; wie Linienschiffskapitän Müller berichtet, werden nunmehr die täglich von der kaiserlichen meteorologischen Anstalt zu Tokio eingesendeten Witterungstelegramme an dem japanischen Gouvernementsgebäude sowohl, als an jenem des Nagasaki-Clubs affichirt; Sturmsignale sind eingeführt worden, welche gänzlich mit jenen identisch sind, die wir an anderer Stelle (Seite 614) beschreiben. Hingegen ist die früher üblich gewesene Abgabe eines Schusses zur Bezeichnung des Mittagsmomentes eingestellt worden[1]. — An Vertäubojen befinden sich im Hafen, den Berichten des Fregattenkapitäns v. Spetzler nach, nur zwei, welche als Eigenthum der japanischen Schiffahrtsgesellschaft für deren Schiffe reservirt bleiben.

---

[1]) Es wird manchem unserer Leser vielleicht von Interesse sein, zu erfahren, dass man in Japan die Tageszeit nicht nach den verschiedenen mittleren astronomischen Zeiten der einzelnen Orte, sondern überall gleich nach jener Zeit rechnet, welche dem 135. Grade östl. Länge entspricht. Auch die in den japanischen Gewässern stationirenden fremden Kriegsschiffe accomodiren sich nach und nach dieser Landessitte. Hiemit ist in Japan eines der Desiderata der Verfechter der „Weltzeit" oder allgemeinen Verkehrszeit früher als in irgend einem anderen Lande verwirklicht. Es sei noch nebenbei bemerkt, dass der 135. Ostmeridian nicht etwa jener der Landeshauptstadt oder größten Sternwarte, sondern jener ist, der ziemlich die Mitte der geographischen Längenausdehnung des Landes bezeichnet, und einem Zeitunterschiede von genau 9 Stunden 0 Minuten 0 Secunden gegen Greenwich entspricht.

Die Verhältnisse des Hafens in nautischer Beziehung sind günstige. Allseitig von hohem Lande umschlossen, wird der Hafen von Nagasaki zu den sichersten der sogenannten Typhoon-Häfen gerechnet. Der Ankergrund ist verlässlich; als beste Anlegestelle für Boote bezeichnet Fregattenkapitän v. Spetzler den sogenannten *Consular Pier*, und bemerkt, dass die Anlegetreppen an den übrigen Stellen der Ufer bei Ebbe zumeist nur für die flachgehenden einheimischen Boote erreichbar sind. An der Landungsstelle, bei dem *Consular Pier*, wird des Nachts eine rothe Laterne brennend erhalten.

Der nördliche Theil des Hafens ist der Verschlammung durch die Wirkungen eines hier mündenden Gebirgswassers ausgesetzt. Fregattenkapitän v. Spetzler erwähnt in seinem im Juli 1885 erstatteten Berichte, dass bei Mume Saki — d. i. an der Stelle, wo die Fremdenstadt gegen Norden ihre Grenze findet — die Verschlammung so weit fortgeschritten war, dass man mit Anschüttungsarbeiten begonnen hatte, in der Absicht, auf dem gewonnenen Grunde ein neues Zollhaus zu errichten. Aus einem späteren Berichte des Consuls Enslie entnehmen wir, dass diese Anschüttungsarbeiten als ein geringer zur Ausführung gekommener Theil eines weitgreifenden Projectes anzusehen sind, welches der hochgebildete und unternehmende Präfect von Nagasaki, H. Kusaka, in seiner ganzen Ausdehnung bis jetzt noch nicht durchzuführen vermochte. Nach diesem Projecte wäre eine ganze Reihe von Leitwerken an den Mündungen der verschiedenen Sturzbäche und Wasserläufe zu errichten gewesen, welche Wasserläufe gegenwärtig zur Verschlammung des Hafens derart beitragen, dass an gewissen Stellen fortgesetzte Baggerungsarbeiten zur Nothwendigkeit geworden sind; diese Leitwerke hätten den Zweck verfolgt, die gesammten Ablagerungen auf dem seichten Wasserareale um De-Sima herum zu vereinigen, so dass dort eine ausgedehnte Grundfläche gewonnen worden wäre, auf welcher Herr Kusaka einen öffentlichen Park zu schaffen beabsichtigte. Wie gesagt, ist dieses Project leider nicht durchgedrungen, und man beschränkt sich darauf, den Lauf des größten der in Frage kommenden Gewässer zwischen dem Festlande und De-Sima durchzuleiten, was zwar die Gewinnung des Grundes für das neue Zollhaus befördern mag, aber fortgesetzte Baggerungsarbeiten für die Offenhaltung dieses künstlichen Laufes erfordert, und natürlicherweise weit entfernt davon bleibt, eine so gründliche Besserung der Hafenverhältnisse für die Zukunft zu schaffen, als Herr Kusaka sie anstrebte.

Außer den Hafenbauten wurden im Jahre 1886 in den hiebei interessirten Kreisen namentlich verschiedene Eisenbahnprojecte discutirt, von welchen dasjenige am meisten Aussicht auf Verwirklichung hatte, nach welchem eine Hauptlinie von Moji — gegenüber von Simonoseki an der gleichnamigen Straße — bis nach Misumi — im Osten der Einfahrt in die Shimabarabucht — geführt werden sollte, von welcher Hauptlinie ein Zweig von Tajiro nach Nagasaki geplant war. Die Vollführung dieses oder eines ähnlichen Eisenbahnprojectes würde unweigerlich den Handel von Nagasaki aufs neue in bedeutenden Aufschwung bringen, indem reiche Productionsgebiete gewissermaßen dem Hafen näher gebracht werden würden; aber trotzdem trat das Interesse an diesen Projecten in den Hintergrund, als die im Jahre 1885 mit Heftigkeit im Districte und der Stadt Nagasaki aufgetretene Cholera sich im darauffolgenden Jahre neuerdings zeigte, und alle Kräfte sich dahin vereinigten, ernstlich nach den Ursachen zu forschen, welche das Auftreten und die rasche Verbreitung der Seuche in Nagasaki

zu fördern geeignet gewesen sein mochten. Man war durch das im allgemeinen günstige Klima der Stadt und durch die Thatsache, dass dieselbe stets gute Sanitätsverhältnisse gehabt hatte, in gewissem Grade sorglos geworden; die erfrischende Temperatur, welche den meisten für die Lieferung von Trinkwasser benützten Quellen eigen war, mag bishin über die Beschaffenheit dieser Wässer getäuscht haben. Thatsache ist, dass man höchlich überrascht war, als man infolge der Cholera ein Comité mit der fachmännischen Untersuchung der Trinkwasserquellen beauftragt hatte, und dieses Comité das Wasser von 70—80 Procent dieser Quellen als vollkommen unbrauchbar, das Wasser der übrigen aber als von schlechter Qualität erklären musste. Die Folge dieser Entdeckung war die Inangriffnahme einer Leitung von einer gesunden und reichen, 150 Fuß hoch über dem Meeresspiegel, in der Nähe der Stadt liegenden Quelle, nach der Stadt; auch wurden die nöthigen Schritte eingeleitet, um die sehr zahlreichen, nahe der Stadt liegenden Begräbnisstollen außer Gebrauch zu setzen, von welchen — wohl nicht mit Unrecht — angenommen wurde, dass sie unmittelbare und mittelbare gesundheitschädliche Einflüsse ausübten. Die Kosten der Wasserleitung wurden auf 38.000 £ veranschlagt.

Die natürlichen klimatischen Verhältnisse von Nagasaki sind, wie schon angedeutet, günstige, und den Europäern zusagende. Wir entnehmen Reins trefflichem Werke die nachstehenden klimatologisch orientirenden Daten [1]) über Nagasaki, (32° 44′ n. Br. 129° 42′ O. v. Gr.)

| Monat | Temperatur in C.-Graden | | | Niederschlag *mm* | | Luftdruck |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mittel | Maximum | Minimum | Menge | in Tagen | Mittel |
| Januar | 5·6 | 16·1 | — 1·3 | 26·9 | 11 | 766·4 |
| Februar | 6·4 | 15·0 | — 1·9 | 59·0 | 9 | 765·2 |
| März | 9·5 | 17·6 | 0·8 | 89·4 | 9 | 764·5 |
| April | 14·6 | 22·1 | 4·4 | 280·3 | 15 | 761·5 |
| Mai | 18·6 | 25·5 | 11·4 | 124·0 | 8 | 759·4 |
| Juni | 21·7 | 27·4 | 15·8 | 143·8 | 13 | 756·4 |
| Juli | 26·2 | 30·9 | 19·5 | 66·1 | 11 | 756·6 |
| August | 27·3 | 31·1 | 21·9 | 145·6 | 12 | 755·6 |
| September | 24·2 | 30·3 | 17·6 | 140·4 | 11 | 758·7 |
| October | 18·1 | 26·3 | 9·4 | 29·9 | 11 | 762·8 |
| November | 12·6 | 21·2 | 2·8 | 44·4 | 9 | 765·6 |
| December | 7·0 | 16·2 | — 0·3 | 67·8 | 10 | 766·3 |
| Jahr | 16·0 | 31·6 | 2·4 | 1211·6 | 122 | 761·6 |
| Winter | 6·5 | 15·8 | — 1·2 | 153·7 | 30 | 766·0 |
| Frühling | 14·7 | 21·7 | 5·5 | 493·7 | 82 | 761·7 |
| Sommer | 25·1 | 29·8 | 19·1 | 355·5 | 36 | 756·2 |
| Herbst | 18·3 | 25·9 | 9·9 | 214·7 | 31 | 762·4 |

Der Vergleich mit den analogen Angaben über Yokohama lässt das Klima von Nagasaki als das mildere und ausgeglichenere, mit wärmerem Winter und kühlerem Sommer erkennen.

---

[1]) Nach einer zehnjährigen Reihe von Beobachtungen auf De-Sima. Die Daten über Niederschläge beruhen aber auf nur einjähriger Beobachtung.

Von Sanitätsanstalten ist in Nagasaki das japanische Spital bemerkenswert, außerhalb der Stadt in hoher Lage erbaut, und für 80 Kranke eingerichtet. Fregattenkapitän v. Spetzler fand unter der Oberleitung eines japanischen Arztes noch sechs eingeborene und einen holländischen Arzt daselbst beschäftigt; das Wartepersonal besteht aus zwölf männlichen und sechs weiblichen Personen; die Kranken zahlen 1, 2 oder 3 $ täglich an Heil- und Verpflegskosten. Kranke mit contagiösen Leiden werden nicht aufgenommen; man mietet für sie auf ihre Kosten isolirt stehende Häuschen.

Von öffentlichen Anstalten, die weder mit dem Sanitätswesen, noch mit Handel und Schiffahrt in directer Beziehung stehen, sei eine große Strafanstalt in der landwärtigen Vorstadt erwähnt, in welcher Fregattenkapitän v. Spetzler 650 Sträflinge beiderlei Geschlechtes vorfand. Wir wissen nicht, ob seit der Zeit, zu welcher der genannte Schiffscommandant seinen Bericht erstattete, der in Japan schnell schreitende Reformgeist sich auch schon über das Gefangenenwesen verbreitet hat; damals fand man die Sträflinge noch zu 6—8 Personen in engen, käfigartigen Zellen, deren jede eine eigene Senkgrube besaß, zusammengepfercht, und dabei in der Regel — beschäftigungslos. Ausnahmsweise verwendete man wohl die Sträflinge zu Straßenbauten und ähnlichen Frohnarbeiten, bei welchen dieselben mit schweren Ketten belastet arbeiten mussten. Die Kleidung der Sträflinge bestand aus rothen Zwilchkleidern; man sagte den Besuchern, dass dieses Gefangenhaus nicht für schwere Verbrecher bestimmt sei. Ein neuer Bau mit der gleichen Bestimmung war in der Nähe des alten Gefängnisses im Entstehen begriffen.

Einen erfreulichen Gegensatz bildet für den Besucher eine andere Anstalt, nämlich eine große von der Regierung erhaltene Schule, mit einer besonderen Abtheilung für die Erlernung fremder Sprachen. In dieser Schule finden Besucher aller Altersclassen unentgeltliche Aufnahme und Unterricht; hunderte von Erwachsenen machen eifrig von den hiedurch gebotenen Wohlthaten Gebrauch.

Bevor wir nun mit einigen Angaben über die heimische und fremde Bevölkerung von Nagasaki dem Schlusse dieses Abschnittes zueilen, sei es uns noch gestattet, Angaben über die Benützung der Post- und Telegraphenanstalt zu Nagasaki einzuflechten. Wir verdanken diese Angaben dem Sammelfleiße des englischen, zugleich dem k. u. k. Consulate vorstehenden Consuls Enslie, und glauben diese Daten umsomehr wiedergeben zu dürfen, als die aus ihnen resultirende Zunahme der Benützung von Post und Telegraph einen angenehmen Gegensatz zu den Klagen bildet, die wir im Capitel über Yokohama über die unbefriedigende Functionirung des localen Post- und Depeschendienstes nicht verschweigen wollten.

Japan ist dem Weltpostvereine beigetreten, und ist über Nagasaki in submariner telegraphischer Verbindung mit Fusan auf Korea und mit Shanghai.

Fassen wir zunächst die Post ins Auge, so illustrirt sich die Thätigkeit derselben zu Nagasaki durch die folgenden statistischen Daten:

Einfache Briefe.

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 333.711 | 271.195 |
| 1885 | 397.408 | 522.621 |
| 1886 | 710.446 | 616.843 |
| 1887 | 968.608 | 970.214 |

Recommandirte Briefe.

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 23.694 | 22.457 |
| 1885 | 26.583 | 32.899 |
| 1886 | 40.955 | 36.543 |
| 1887 | 62.544 | 62.676 |

Correspondenzkarten.

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 91.617 | 76.567 |
| 1885 | 113.198 | 110.188 |
| 1886 | 238.035 | 191.458 |
| 1887 | 459.175 | 459.630 |

Zeitungen.

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 85.517 | 90.986 |
| 1885 | 124.749 | 227.565 |
| 1886 | 284.713 | 280.238 |
| 1887 | 429.509 | 430.255 |

Bücher.

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 9.201 | 8.494 |
| 1885 | 13.307 | 22.319 |
| 1886 | 27.400 | 26.403 |
| 1887 | 25.502 | 25.587 |

Portofreie Correspondenz.

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884—1886 | ? | ? |
| 1887 | 95.709 | 96.104 |

Geldanweisungen in $ (*yen*).

| Im Jahre | Angenommen | Ausbezahlt |
|---|---|---|
| 1884 | 116.787 $ | 64.040 $ |
| 1885 | 99.685 „ | 68.608 „ |
| 1886 | 152.140 „ | 99.544 „ |
| 1887 | 357.795 „ | 344.224 „ |

Über die Thätigkeit des Telegraphenamtes orientiren die folgenden Zahlenangaben:

Telegramme von oder nach der Station Nagasaki.

(*Japanische.*)

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 51.138 | 49.320 |
| 1885 | 49.104 | 45.961 |
| 1886 | 50.340 | 44.564 |
| 1887 | 50.707 | 44.569 |

*(Fremdsprachige, innerhalb des japanischen Netzes.)*

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 3.737 | 2.933 |
| 1885 | 1 909 | 1.903 |
| 1886 | 2.521 | 3.944 |
| 1887 | 2.423 | 2.361 |

*(Internationale.)*

| Im Jahre | Abgesendet | Erhalten |
|---|---|---|
| 1884 | 2.495 | 2.356 |
| 1885 | 2.983 | 2.889 |
| 1886 | 3.394 | 3.142 |
| 1887 | 3.136 | 2.829 |

In der Station Nagasaki transitirende Telegramme.

*(Japanische.)*

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1884 | ? |
| 1885 | 142.250 |
| 1886 | 201.979 |
| 1887 | 136.711 |

*(Fremdsprachige.)*

| Im Jahre | Nach dem Auslande | Vom Auslande |
|---|---|---|
| 1884 | ? | ? |
| 1885 | 15.134 | 15.874 |
| 1886 | 17.501 | 17.322 |
| 1887 | 22.123 | 21.490 |

Wenn man die Zahl der von Nagasaki ausgegangenen oder dahin gerichteten internationalen Telegramme zu den entsprechenden Zahlen der transitirenden Telegramme addirt, so erhält man ein Bild der regen Theilnahme des Handelsplatzes Nagasaki an dem internationalen Telegraphenverkehre; welche Zunahme diese Zahlen bedeuten, wird am besten klar, wenn man sie mit jenen z. B. des Jahres 1878 in Vergleich zieht, in welchem Jahre nur 1709 solcher Telegramme nach Nagasaki gelangten, und 1883 von dort abgingen. Die Entwicklung des internationalen Telegraphenverkehres in Nagasaki wird hauptsächlich auf den fortschreitenden Ausbau das chinesischen Telegraphennetzes zurückgeführt, und auf dessen Ausdehnung über die Häfen, welche directe Dampfschiffahrtsverbindungen mit Nagasaki haben, und ebenso auf die stattgehabte Erstreckung der chinesischen Telegraphenverbindungen nach Chemulpo (Jenchuan), dem Seehafen der koreanischen Hauptstadt, und nach dieser Hauptstadt selbst, Sönl. Man erwartet noch einen weiteren Aufschwung von der bevorstehenden telegraphischen Verbindung von Söul mit Fusan, indem dann den Telegrammen von oder für Nagasaki der kürzere Weg über das Kabel Nagasaki-Fusan eröffnet sein wird.

Was nun schließlich die Einwohnerschaft von Nagasaki betrifft, sehen wir uns betreffs deren Zahl in der ersten Zeit nach Eröffnung der Vertragshäfen keinen allzu verlässlichen Angaben gegenüber. Wir fanden aus unseren eigenen Aufzeichnungen, die wir im Jahre 1869 an Ort und Stelle nach Angabe dortiger, mit allen Verhältnissen wohlvertrauten Bewohner ge-

macht haben, die Bewohnerzahl von Nagasaki „gegen 80.000“ notirt; dieselbe beiläufige Zahl gibt C. v. Scherzer in den fachmännischen Berichten über die k. k. ostasiatische Expedition, nnd selbst die rücksichtlich ihrer Angaben als sehr verläselich bekannte Encyclopedia Britannica gibt im bezüglichen Bando (erschienen 1884) die Einwohnerzahl von Nagasaki mit „*about* 80.000“ an. Die *China Sea Directory* (1884. IV., p. 506) schreibt „*in 1858 the population amounted to nearly* 70.000“, fügt aber in einer Fußnote bei, dase nach Berichten des Kapitäns St. John von I. M. Schiff SYLVIA im Jahre 1877 die Bevölkernng nur 30.000 Seelen erreicht habe. Dieser letzteren Zahl nun nähern sich alle neneren Angaben über Nagasakis Bevölkerungszahl; abor es ist kanm denkbar, dass bei der Entwicklung, welche Nagasaki seit Eröffnnng des Hafens für alle Nationen genommen hat, seine Bevölkernng um mehr als die Hälfte abgenommen haben eollte. Wir müssen der Annahme zuneigen, dass die älteren, wohl meist nur auf Schätzungen basirten Angaben zu hoch geriffen gewesen seien. — Rein (1881) gibt ebenfalls die runde Zahl von 30.000 Einwohnern; das diplom.-stat. Jahrbuch für 1889 gibt (für den 1. Jänner 1884) die Zahl 39.016, und der Bericht des Consuls Enslie an Sir F. R. Plunkett über das Jahr 1885 enthält über die Zahl der eingeborenen Einwohner von Nagasaki, mit Ausschluss jener der Vororte, die Angabe von 33.518 Bewohnern, welche in 6975 Häusern vertheilt ihr Unterkommen finden. Wir dürften kaum fehlgehen, wenn wir diese letzteren Zahlen als die für die Gegenwart richtigen annehmen.

Über die in Nagasaki lebenden Fremden geben die Consnlarberichte Folgendes:

1885 874 Personen, worunter
628 Chinesen und
73 britische Staatsangehörige.

1886 693 Erwachsene nnd 284 Kinder; wornnter

| | | | |
|---|---|---|---|
| Chinesen | 502 | mit | 214 Kindern |
| Briten | 67 | „ | 28 „ |
| Amerikaner | 45 | „ | 9 „ |
| Franzosen | 30 | „ | 4 „ |
| Däneu | 11 | „ | 3 „ |
| Deutsche | 9 | „ | 4 „ |

1887 816 Erwachsene und 215 Kinder; darunter

| | | | |
|---|---|---|---|
| Chinesen | 607 | mit | 134 Kindern |
| Briten | 64 | „ | 29 „ |
| Amerikaner | 56 | „ | 12 „ |
| Franzosen | 31 | „ | 5 „ |
| Dänen | 12 | „ | 8 „ |
| Russen | 10 | „ | 4 „ |
| Deutsche | 7 | „ | 6 „ |

1888 979 Fremde, wornnter:

| | |
|---|---|
| Chinesen | 688 |
| Engländer | 96 |
| Amerikaner | 65 |
| Dänen | 21 |
| Franzosen | 35 |
| Deutsche | 13 |

| | |
|---|---|
| Portugiesen | 10 |
| Russen | 10 |
| Holländer | 7 |
| Belgier | 2 |
| Italiener | 2 |

An fremden Firmen zählte man:

| | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|
| Chinesische | 22 | 136 | 54 |
| Britische | 11 | 11 | 5 |
| Amerikanische | 6 | 6 | 7 |
| Französische | 4 | 4 | 3 |
| Deutsche | 2 | 4 | 3 |
| Italienische | 2 | 2 | — |
| Russische | 1 | 1 | — |
| Belgische | 1 | — | — |
| Dänische | — | 1 | 1 |
| Holländische | — | — | 1 |

Staatsangehörige der Länder unserer Monarchie zählte man in Nagasaki:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1885 | 14 | Erwachsene | mit | 6 | Kindern |
| „ „ | 1886 | 13 | „ | „ | 9 | „ |
| „ „ | 1887 | 18 | „ | „ | 13 | „ |
| „ „ | 1888 | 30 | „ | „ | ? | „ |

Von diesen wurden in den Jahren 1885—1887 7, 8 und 6 selbständige Geschäfte betrieben. (Der englische Consularbericht für das Jahr 1888 weist keine österr.-ungar. Firma auf.) Nach der Aufzählung, welche Fregattenkapitän v. Spetzler von diesen Geschäften gab, sind leider deren beinahe ausnahmslos israelitische Inhaber nur unbedeutende Schankwirte, Krämer und Besitzer von Schnapsläden.

Die Franzosen und Französinnen in Nagasaki sind beinahe durchaus Mitglieder der katholischen Mission und Ordensschwestern.

Das gesellige Leben in der Fremdencolonie ist zwar nicht ein so glänzendes, wie in Yokohama, aber auch hier ein angenehmes und heiteres; ein „Nagasaki-Club", ein „*Bowling Club*" und ein Theater vereinigen nach des Tages Last und Mühe die erholungsbedürftige Gesellschaft; in den zahlreichen Hôtels, Speisehäusern, *Bar Rooms*, „*Snug Taverns*" u. s. w. bringt der bärbeißiger geartete Theil der Männerwelt die Abende zu, — über „*brandy and soda*" brütend, und zugleich emsig dem Genusse des göttlichen Krautes huldigend, das der Schöpfer dem Manne zum Troste über das Weib geschaffen, und in welchem ein neuerer Franzose überraschenderweise das einzige und unfehlbare Mittel gegen Selbstmordanwandlungen entdeckt haben will.

## 24. Hiogo - Kobé.

*NAUTILUS, 9. bis 20. Juli 1885 und 2. bis 9. September 1886.*

*AURORA, 26. August bis 6. September 1887.*

---

Von den drei überwiegend größten Städten Japans, Kioto (Miako), Tokio (Yeddo) und Osaka (früher meistens Oősaka geschrieben), welchen selbst die nivellirende neue Ära eine bevorzugte reichsunmittelbare Stellung als „Fu's“ zugesteht, sind die beiden letztgenannten Metropolen Seestädte, und nur die erstgenannte ist eine central gelegene Binnenstadt. Beide großen Seestädte haben sich an den Gestaden ungeschützter, seichter, und fortgesetzter weiterer Verschlammung ausgesetzter Rheden zu ihrer gegenwärtigen Größe und Bedeutung entwickelt; — für beide war, im Laufe der Zeiten, die Gründung einer nautisch günstiger bedachten Schiffer- und See-Handelsvorstadt eine unabweisbare Nothwendigkeit geworden; Kanagawa ist für Tokio, Hiogo für Osaka aus dieser Nothwendigkeit entstanden. Als nun die Fremden mit *douce violence* Zulassung zur Theilnahme an dem japanischen Handel forderten und erreichten, entstand Yokohama neben Kanagawa, Kobé neben Hiogo. —

Die Schwesterstädte Hiogo-Kobé, durch das Flüsschen Minatogawa getrennt, breiten sich im westlichen Theile des Golfes von Osaka längs der See aus, und liegen an dem Fuße naher, malerisch gruppirter Hügelketten. Das östlicher gelegene Kobé, die Niederlassung der Fremden, macht in jeder Beziehung einen freundlichen und angenehmen Eindruck. Die Engländer bezeichnen Kobé gerne als die Musterniederlassung unter den fremden Settlements in Japan. Gerade, breite Straßen werden von hübschen, meist aus Stein erbauten, selten mehr als einstöckigen Wohngebäuden eingeschlossen; jedes Haus ist von wohlgepflegten Gartenanlagen umgeben, welche von der reichen und abwechslungsvollen japanischen Vegetation erfüllt sind, und wo man häufig auch die bemerkenswerten Producte der national-japanischen Gärtnereikunst wahrzunehmen Gelegenheit hat. Der von den Fremden selbst bewohnte Theil von Kobé darf als eine reizende Villenstadt bezeichnet werden; der von den Japanern bewohnte Theil, sich mehr landwärts und gegen Hiogo zu hinziehend, ist allerdings unansehnlicher, aber auch hier herrscht die an-

genehme japanische Nettigkeit und Ordnung, und kaum ein Häuschen entbehrt des von den Japanern so sehr geliebten Gartenschmuckes, sei das hiefür verfügbare Terrain auch noch so klein.

Hervorragende Gebäude zu öffentlichen Zwecken weist Kobé nicht auf; die Post- und Telegraphenstation, das Polizeigebäude, der Bahnhof sind in europäischem Stile erbaut, zweckmäßig eingerichtet, doch in keiner Weise etwa architektonisch bemerkenswert. Der Bahnhof bildet die Terminus-Station einer schmalspurigen ($3^1/_2$' engl. Spurweite) eingeleisigen Eisenbahn, welche Hiogo-Kobé mit den beiden Großstädten Osaka und Kioto verbindet. Diese Eisenbahn wurde am 5. Februar 1877 durch den Mikado in feierlicher Weise dem Verkehre übergeben. Seither ist diese Bahn im besten Betriebe, und hat Hiogo-Kobé zum Stapelplatze für die eben früher erwähnten beiden großen Städte werden lassen. Fregattenkapitän v. Spetzler, welcher mehrmals Gelegenheit hatte, diese Bahn ihrer ganzen Ausdehnung nach zu bereisen, bemerkt, dass die Details des Betriebes, das Signalwesen u. s. w., vollständig europäisch eingerichtet sind, aber alle Dienstleistungen ausschließlich von Eingebornen versehen werden. Der genannte Schiffscommandant hebt die musterhafte Strenge und Ordnung des Dienstbetriebes ausdrücklich lobend hervor[1]).

Den Verkehr innerhalb der Stadt, in dem Weichbilde derselben, dann zu und von dem Bahnhofe vermitteln zweispännige Ochsenkarren für Lasten, während für den Personentransport wenige Reitpferde, dafür aber Tausende von *Yinrikishas* in Verwendung stehen, jene national-japanischen, ein- oder auch zweirädrigen, durch Menschenkraft bewegten Fahrstühle, welche gegenwärtig auch in China und Ostasien überhaupt, selbst in Ostindien sich immer

---

[1]) Nach einem Berichte des Consuls Hugh Fraser (29. Juni 1889) waren die Betriebsergebnisse der Bahn Hiogo-Kobé via Osaka und Kioto nach Otsu im Jahre 1888 die folgenden:

| | | |
|---|---|---|
| Zahl der beförderten Personen ...................... | 2,749.311 | |
| Einnahmen aus der Personenbeförderung ............. | 90.199 | £ |
| Befördertes Personengepäck ......................... | 787 | *t* |
| Einnahmen hieraus.................................. | 3.468 | £ |
| Frachtenverkehr .................................... | 251.909 | *t* |
| Einnahmen hieraus.................................. | 118.839 | £ |

Die Zunahme gegen das Jahr 1887 betrug in der Zahl der Reisenden 677.915 Personen, im Frachtenverkehre 25.500 *t*, in den Gesammteinnahmen 12.130 £.

Im Laufe des Jahres 1888 ertheilte die kaiserliche Regierung die Concession zur Emission von 130.000 Actien à 100 *yen*, um mit diesem Capitale von 13,000.000 *yen* innerhalb neun Jahren eine Bahn von 302 Meilen (engl.) Länge von Hiogo nach Simonoseki fertigzustellen.

Das Hauptnetz der japanischen Bahnen, wovon jetzt schon 632 Meilen (engl.) dem Verkehre offen stehen, ist projectirt, wie folgt:

1. Die Nipon-Bahn, von Awomori, im Norden von Hondo, 529 Meilen nach Tokio (225 Meilen von Sendai nach Tokio bereits eröffnet).

2. Die Tokaido-Bahn, der Trace der alten Reichsstraße, des Tokaido, folgend, von Tokio nach Hiogo; mit der früher genannten Bahn durch eine die Vorstädte von Tokio umfassenden Verbindungsbahn in Vereinigung gesetzt, welche Verbindungsbahn durch eine die Hauptstadt durchquerende Hochbahn ersetzt werden soll.

3. Die (oben genannte erst concessionirte) Sango-Bahn von Kioto nach Simonoseki. — Mittelst einer Fähre wird diese Bahn mit der am Südufer der Simonosekistraße beginnenden

4. Kiushiu-Bahn, von Moji nach Yashira und Kumamoto, 271 Meilen in Verbindung gebracht werden. Die Kiushiu-Bahn soll eine Abzweigung nach Nagasaki erhalten.

mehr und mehr einbürgern, und anfangen, im Ausfuhrshandel Japans eine Rolle zu spielen.

Die Bevölkerung der Schwesterstädte Hiogo-Kobé ist im Zunehmen. Dem Commandanten des NAUTILUS wurde (im Juli 1885) die Zahl von 54.421 Personen, worunter 984 Fremde, als Ergebnis des letzten Census angegeben, während die „*Chronicle and Directory*“ für das Jahr 1887 bereits für Kobé 33.643, für Hiogo 27.720 Einwohner angibt. Von den 33.643 Einwohnern Kobés gibt die „*Ch. a. D.*“ die Zahl von 944 als jene an, welche auf Fremde entfällt, worunter 554 Chinesen, 228 Briten, 54 Deutsche und 48 Amerikaner.

Genauere Angaben über die in Hiogo-Kobé residirenden Fremden finden wir in den englischen Consulatsberichten. Diese erstrecken sich auch auf die in bedeutend geringerer Zahl in Osaka lebenden Fremden. Wir finden in den erwähnten Berichten die folgenden Hauptzahlen:

| Im Jahre | Fremde in Hiogo-Kobé | Fremde in Osaka |
|---|---|---|
| 1886 | 1000 | 238 |
| 1887 | 1139 | 484 |
| 1888 | 1236 | 999 |

Den größten Theil dieser Fremden bilden aber Chinesen; auf die für Hiego gegebenen Gesammtzahlen kommen 596, 724 und 767, auf jene für Osaka 121, 185 und 144 Chinesen. Daraus ergibt sich, dass die Zunahme der Zahl europäischer und amerikanischer Fremder, sowie jene der Chinesen in Hiogo-Kobé eine stetige ist.

Über die — nichtchinesischen — Fremden in Hiogo-Kobé und Osaka geben die jährlichen Berichte des englischen Consuls detaillirte Daten, ebenso über die Anzahl der jeweilig dort bestehenden fremden Handelsfirmen. Beschränken wir uns auf die Gesammtzahlen, ohne die Unterscheidung in Männer, Frauen und Kinder in Betracht zu ziehen, so sehen wir folgendes Bild der Zusammensetzung der fremden Colonien von Hiogo-Kobé und Osaka während der Jahre 1885—1888:

| Man zählte | | Fremde Einwohner in Hiogo-Kobé | Fremde Einwohner in Osaka | Fremde Geschäftsfirmen in Hiogo-Kobé | Fremde Geschäftsfirmen in Osaka |
|---|---|---|---|---|---|
| Österreicher u. Ungarn | 1885 | 2 | — | — | — |
| | 1886 | 1 | — | — | — |
| | 1887 | 2 | — | 1 | — |
| | 1888 | 2 | — | — | — |
| Briten | 1885 | 288 | 22 | 24 | 2 |
| | 1886 | 223 | 25 | 24 | 2 |
| | 1887 | 232 | 44 | 29 | 2 |
| | 1888 | 249 | 56 | 35 | — |
| Dänen | 1885 | 2 | — | — | — |
| | 1886 | 3 | — | — | — |
| | 1887 | 2 | — | — | — |
| | 1888 | 3 | — | — | — |
| Holländer | 1885 | 13 | — | — | — |
| | 1886 | 12 | — | 2 | — |
| | 1887 | 12 | — | 1 | — |

| | | Fremde Einwohner in Hiogo-Kobé | Fremde Einwohner in Osaka | Fremde Geschäftsfirmen in Hiogo-Kobé | Fremde Geschäftsfirmen in Osaka |
|---|---|---|---|---|---|
| Holländer | 1888 | 12 | — | — | — |
| Franzosen | 1885 | 16 | 8 | 2 | 2 |
| | 1886 | 26 | 19 | 4 | — |
| | 1887 | 28 | 17 | 4 | — |
| | 1888 | 38 | 10 | 3 | — |
| Deutsche | 1885 | 54 | 4 | 11 | 1 |
| | 1886 | 56 | 1 | 13 | — |
| | 1887 | 69 | 2 | 16 | 1 |
| | 1888 | 77 | 2 | 14 | — |
| Italiener | 1885 | — | 3 | — | — |
| | 1886 | — | 3 | — | — |
| | 1887 | — | 3 | — | — |
| | 1888 | — | — | — | — |
| Portugiesen | 1885 | 19 | — | 2 | — |
| | 1886 | 22 | — | 2 | — |
| | 1887 | 18 | — | 1 | — |
| | 1888 | 19 | — | 2 | — |
| Russen | 1885 | 1 | 1 | — | — |
| | 1886 | — | 1 | — | — |
| | 1887 | 1 | — | — | — |
| | 1888 | 1 | — | — | — |
| Schweizer | 1885 | 1 | 1 | — | — |
| | 1886 | — | 2 | — | — |
| | 1887 | 1 | 2 | — | 1 |
| | 1888 | — | 2 | — | 1 |
| Schweden u. Norweger | 1885 | 6 | — | — | — |
| | 1886 | 7 | — | — | — |
| | 1887 | 4 | — | — | — |
| | 1888 | 8 | — | — | — |
| Nordamerikaner | 1885 | 48 | 55 | 10 | — |
| | 1886 | 52 | 66 | 10 | 1 |
| | 1887 | 44 | 31 | 7 | — |
| | 1888 | 60 | 75 | 10 | — |

Ein großer Theil dieser nichtchinesischen Fremden von Hiogo-Kobé und Osaka hat Frauen und Kinder bei sich; von den 469 Europäern und Amerikanern, die man 1888 in Hiogo-Kobé, und den 145, welche man in Osaka zählte, waren 86 und 49 Frauen, 117 und 45 Kinder; bei den Chinesen hingegen kamen (1888) auf 605 Männer nur 50 Frauen mit 112 Kindern. — Chinesische Handelsfirmen zählte man:

| | in Hiogo-Kobé | in Osaka |
|---|---|---|
| 1885 | 41 | 18 |
| 1886 | 44 | 19 |
| 1887 | 56 | 28 |
| 1888 | 33 | 18 |

Die Zunahme der Zahl der in Hiogo-Kobé lebenden Fremden steht im Verhältnisse zu der wachsenden Bedeutung der commerziellen Stellung dieses

Ortes, welche auf dessen centraler Lage, in der Nähe reich producirender und dicht bevölkerter Gebiete, beruht. Der strategische Wert, welcher Hiogo-Kobé durch seine Lage am Eingange des japanischen Mittelmeeres — der Inlandsee — und als einem der Peripheriepunkte des japanischen Eisenbahnnetzes zukommt, ist ebenfalls bereits erkannt worden, und es findet diese Erkenntnis vorläufig ihren Ausdruck in der Anlage eines der kaiserlichen Regierung gehörenden maritim-technischen Etablissements. — Sowohl Fregattenkapitän v. Spetzler als Linienschiffskapitän Müller haben von diesem Etablissement eingehendere Beschreibungen eingesendet; wir verzichten hier auf die Wiedergabe der Details, welche für unsere Leser von keinem belangreichen Interesse sind, und bemerken nur, dass die Leistungsfähigkeit dieses kleinen Arsenals, welches gegen 400 Arbeiter beschäftigt, vorläufig noch eine ziemlich beschränkte ist[1]), dass aber die ganze Anlage nicht mit Unrecht als der Keim eines entwicklungsfähigen großen maritim-technischen Etablissements betrachtet werden darf.

Ein privates Schiffbau-Etablissement, der Kavasaki-*Shipbuilding Company* gehörend, befindet sich an dem westlichen, gegen Hiogo zu gelegenen Ende des Hafens von Kobé, neben der Eisenbahnstation. Dieses Etablissement ist aus dem Besitze der Regierung in jenen einer privaten, durchaus aus Japanern bestehenden Gesellschaft übergegangen. Das bedeutendste Object des Etablissements ist ein Aufschlepp von 900′ (engl.) Länge, wovon 300′ auf den trockenen Theil entfallen. Schiffe von 2000 *t* können hier aufgeschleppt werden. Die Arbeit des Aufschleppens wird durch hydraulische Kraft vollführt. Außerdem verfügt diese Privatwerfte auch über einige kleinere Hellinge und mehrere Stapel[2]). Die Arbeiter, gegen 300 an der Zahl, sind ausschließlich Eingeborne.

In größerem Stile angelegt ist die hier befindliche Maschinenfabrik der Firma Oastler und Co., welche sich größtentheils mit dem Baue von Locomotiven u. s. w. für die im Werden begriffenen japanischen Eisenbahnen befasst.

Die beiden technischen Werftetablissements sind im Vereine mit dieser Maschinenfabrik wohl auch imstande, für dringendere Reparaturen an Körper, Maschinen und Zubehör größerer Schiffe, sowie für den vollständigen Bau und die Zurüstung kleinerer Schiffe aufzukommen.

Für die sonstigen Bedürfnisse der Schiffahrt ist in Hiogo-Kobé zur Genüge gesorgt; bezüglich Steinkohlen bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler, dass in der Regel wohl nur solche japanischer Provenienz zu bekommen sein dürften; der Vorrath am Platze betrug zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS circa 10.000 *t*; doch war nur ein Theil dieses Vorrathes unter Dach gelagert, während große Partien in offenen Lastbooten, allen schädlichen Einflüssen der Witterung ausgesetzt, zur Abgabe an Schiffe bereit gehalten wurden.

[1]) Das Arsenal besitzt drei, leicht mit Bambus gedeckte Stapel. Auf einem derselben war zur Zeit der Anwesenheit Sr. Maj. Schiffes AURORA ein Zwillingsschrauben-Kanonenboot aus Stahl im Bau begriffen. Zwei Segel-Corvetten von je 750 *t* waren kürzlich von Stapel gelassen worden, und lagen in einem kleinen Bassin vertäut, wo sie zugerüstet wurden.

[2]) Hier waren zur Zeit der Anwesenheit der AURORA ein hölzerner Schraubendampfer von circa 800 *t* und ein kleiner eiserner Dampfer von circa 100 *t* im Bau.

In nautischer Beziehung bemerkte der Commandant des NAUTILUS, dass der Bootshafen — Mitsuga-Hama — sich in etwas verwahrlostem Zustande befinde, der Kopf des äußeren Wellenbrechers durch Seegang theilweise zerstört sei, Boote aber bei ruhiger See am sandigen Strande auflaufen können. Zwei rothe Boyen mit Dreiecken bezeichnen den Raum, in welchem die beiden submarinen Kabel gelagert sind, und wo demnach Ankerverbot besteht. Vier starke Vertäuboyen sind Privateigenthum einzelner der die Rhede von Hiogo-Kobé regelmäßig anlaufenden Dampfschiffahrtsgesellschaften. Mehrere Hafenbauten sind in neuerer Zeit ausgeführt worden; so ein langer, aus Holz und Eisen construirter Anlegedamm, als Anlegeplatz für die Dampfer der P. a. O. Gesellschaft, und ein kleinerer, durch Pontons verlängerter Damm für die japanischen Localdampfer. Für das Anlegen mit Booten ist bei ruhigem Wetter ein kleiner Molo benützbar, welcher am Stadtquai, dem „Bund“, angebaut ist; bei Seegang, namentlich aus SO, S und SW empfiehlt es sich aber, den kleinen westlichen Bootshafen aufzusuchen. —

Betrachten wir nun, in gewohnter Weise, die Handelsthätigkeit von Hiogo-Kobé, an der Hand der uns zugänglich gewordenen statistischen Daten.

Über das Mittel für den Außenhandel, die Schiffahrt, enthalten die Consularberichte der Jahre 1885—1888 die folgenden zusammenfassenden Angaben:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1885 | Eingelaufen | 4668 | Schiffe von | 1,368.747 t | Ges.-Geh. |
| | hievon | 4539 | Dampfer „ | 1,325.969 „ | „ |
| | Ausgelaufen | 4676 | Schiffe „ | 1,364.393 „ | „ |
| | hievon | 4544 | Dampfer „ | 1,321.516 „ | „ |
| 1886 | Eingelaufen | 4558 | Schiffe „ | 1,452.263 „ | „ |
| | hievon | 4463 | Dampfer „ | 1,406.410 „ | „ |
| | Ausgelaufen | 4531 | Schiffe „ | 1,447.185 „ | „ |
| | hievon | 4433 | Dampfer „ | 1,398.211 „ | „ |
| 1887 | Eingelaufen | 5180 | Schiffe „ | 1,568.324 „ | „ |
| | hievon | 5128 | Dampfer „ | 1,530.962 „ | „ |
| | Ausgelaufen | 5183 | Schiffe „ | 1,567.634 „ | „ |
| | hievon | 5125 | Dampfer „ | 1,530.380 „ | „ |
| 1888 | Eingelaufen | 607 | Schiffe „ | 936.635 „ | „ |
| | hievon | 572 | Dampfer „ | 890.569 „ | „ |
| | Ausgelaufen | 603 | Schiffe „ | 929.830 „ | „ |
| | hievon | 569 | Dampfer „ | 885.027 „ | „ |

Der bedeutende Unterschied in den Gesammtzahlen für das Jahr 1887 und jenen für das Jahr 1888 beruht auf dem Umstande, dass im Jahre 1888 die interjapanische Schiffahrt einheimischer Fahrzeuge in den Ausweis nicht aufgenommen ist. Nur jene japanischen Schiffe, welche von oder nach fremden Häfen segelten, erscheinen in den Ausweis für das Jahr 1888 aufgenommen. Hiedurch tritt der Antheil der englischen Flagge an die erste Stelle, welche in den Ausweisen bis zum Jahre 1887 von der japanischen Flagge eingenommen war. Nebst der englischen sind nur die französische, deutsche und die nordamerikanische Flagge an der fremden Schiffahrt in nennenswerter Weise betheiligt. So finden wir z. B. im Jahre 1887 die italienische, norwegische, belgische, dänische und holländische Flagge nur von je einem einzigen Schiffe vertreten; im Jahre 1888 fehlt von diesen Flaggen die italienische, belgische und holländische gänzlich.

Auf die durch die Schiffahrt in Bewegung gebrachten Handelswerte übergehend, bemerken wir, dass die bezüglichen Statistiken meist Hiogo-Kobé mit Osaka zusammenfassen; wir sind demnach gezwungen, dasselbe zu thun, weil die uns vorliegenden Angaben nicht immer den — in der Gegenwart übrigens meist sehr geringen — Theil erkennen lassen, welcher speciell auf Osaka entfällt.

Über die Einfuhren und Ausfuhren von Hiogo-Osaka liegen die folgenden Daten vor:

Gesammtwerte im Jahre 1869[1]) (mit Ausschluss des von einheimischen Fahrzeugen vermittelten Handels und der Edelmetalle).

| | Hiogo | Osaka | Zusammen |
|---|---|---|---|
| **Einfuhren** | | | |
| von auswärtigen Häfen ......... | 315.000 | 154.000 | 469.000 £ |
| „ japanischen „ ......... | 640.000 | 323.000 | 963.000 „ |
| **Ausfuhren** | | | |
| nach fremden Ländern .......... | 121.000 | 63.000 | 184.000 £ |
| „ japanischen Häfen ......... | 197.000 | 34.000 | 231.000 „ |
| im ganzen .......... | 1,273.000 | 574.000 | 1,847.000 £ |

Für das Jahr 1880 wird der Gesammtwert des Außenhandels angegeben[2]) mit.............................. 3,032,000 £

In den Jahren 1883 bis 1888 haben sich diese Gesammtwerte beziffert auf:

| | |
|---|---|
| 1883 .............................. | 2,893.759 £ |
| 1884 .............................. | 3,191.582 „ |
| 1885 .............................. | 3,200.713 „ |
| 1886 .............................. | 3,978.462 „ |
| 1887 .............................. | 5,164.533 „ |
| 1888 .............................. | 7,297.248 „ |

Dabei hat sich aber das Verhältnis, in welchem Osaka an diesen Handelswerten participirt, seit 1869 bedeutend verändert, wie aus folgenden Angaben ersehen werden kann:

Es entfielen von obigen Gesammthandelswerten auf Osaka:

Im Jahre 1885 (von 3·2 Mill. £) 410.518 £, und zwar 234.906 £ an Einfuhren von Zucker, Wolle und „verschiedenen Artikeln“, dann 175.612 £ an Ausfuhren von Kupfer, Tabak, vegetabilischem Wachs, getrocknetem Tintenfisch und Erdschwämmen.

---

[1]) Nach Scherzer, Österr.-ungar. Expedition u. s. w., p. 371.
[2]) Bei Réclus, VII, p. 810.

Im Jahre 1886 (von 4 Mill. £) 376.300 £, wovon 204.824 £ auf Einfuhren, der Rest von 171.476 £ auf die Ausfuhren entfielen [1]).

Dabei ist noch zu bemerken, dass der Außenhandel von Osaka beinahe gänzlich durch chinesische und eingeborne japanische Kaufleute betrieben wird. Hiogo-Kobé nimmt nicht nur den Werten nach den immer größer werdenden Antheil an dem Außenhandel der Nachbarstädte Hiogo-Osaka im allgemeinen, sondern concentrirt gegenwärtig auch nahezu gänzlich jene commerziellen Transactionen, welche hier überhaupt von fremden, d. i. europäischen und amerikanischen Handelsfirmen betrieben werden.

Die Gesammthandelswerte der Güterbewegung in Hiogo-Kobé und Osaka während der Jahre 1883 — 1888 vertheilen sich auf Ein- und Ausfuhren wie folgt:

| Im Jahre | Einfuhren | Ausfuhren |
|---|---|---|
| 1883 | 1,706.904 | 1,186.855 £ |
| 1884 | 1,845.386 | 1,284.825 „ |
| 1885 | 1,788.341 | 1,412.372 „ |
| 1886 | 2,151.376 | 1,827.086 „ |
| 1887 | 3,095.408 | 2,070.225 „ |
| 1888 | 4,433,444 | 2,863.804 „ |

Der Berechnung dieser Summe wurden die folgenden mittleren Wertrelationen zugrunde gelegt:

Für die Einfuhren: 1 £ = 4 $ 88 c.
„ „ Ausfuhren: 1883 und 1884 1 $ = 3 sh. 8 d.
1885 1 „ = 3 „ 6 „
1886 1 „ = 3 „ 4 „
1887 1 „ = 3 „ 2 „

entsprechend der fortschreitenden Abnahme des Silberwertes in diesen Jahren.

Wenn wir nun an die Detaillirung dieser Hauptwerte schreiten, so finden wir Folgendes:

## A. Einfuhren.

*a*) Baumwollmanufacte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhrswert: Im Jahre | 1884 | 582.047 £ |
| „ „ | 1885 | 623.201 „ |
| „ „ | 1886 | 691.344 „ |
| „ „ | 1887 | 1,135.186 „ |
| „ „ | 1888 | 1,516.334 „ |

Unter diesen Einfuhrsartikeln kamen die bedeutendsten Werte zu: den Baumwollgarnen und den ordinären grauen Shirtings.

[1]) In dem vom stellvertretenden Consul Herrn T. H. Longford ausgearbeiteten Consularberichte über das Jahr 1888 (Consul Hugh Fraser an den Marquis v. Salisbury, 29. Juli 1889) wird gesagt: „*Practically speaking, the whole of this trade takes place at Hiogo, the export trade of Osaka having attained in round numbers, a value of only about 600.000 £, and the import of about 270.000 £..*“

An **Baumwollgarnen** kamen zur Einfuhr:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 9,673.333 Pfd. | im Werte von | 377.616 £ |
| „ „ | 1885 | 11,748.708 „ | „ „ „ | 450.710 „ |
| „ „ | 1886 | 13,700.579 „ | „ „ „ | 527.341 „ |
| „ „ | 1887 | 21,825.744 „ | „ „ „ | 864.203 „ |
| „ „ | 1888 | 34,891.996 „ | „ „ „ | 1,174.358 „ |

Im Jahre 1885 machte sich eine merkliche Bewegung zu Gunsten der aus Bombay bezogenen Baumwollgarne gegen jene englischer Provenienz geltend, sowohl was die relative Menge der Einfuhr als den eigentlichen Absatz in dieser Ware betrifft. Die Ursache wurde zum Theile in der Qualität der Ware gesucht, da die weicheren Gespinste aus Bombay dem japanischen Geschmacke besser zusagten als das kernigere englische Fabrikat, theils in Preisverhältnissen, welche auch noch durch den Umstand beeinflusst wurden, dass Zahlungen nach Bombay in dem continuirlich an Wert abnehmenden Silber gemacht werden konnten, während für die englische Ware Gold zu zahlen war. Im Laufe des Jahres 1886 erwartete man aber schon eine gewisse Reaction zu Gunsten der englischen Fabrikate, weil die Wahrnehmung gemacht wurde, dass einige der Bombay-Marken rücksichtlich des gleichbleibenden Wertes und der Qualität der Ware sich unverlässlich zeigten.

Diese Erwartung ist aber nicht in Erfüllung gegangen, wie nachstehende Zahlen zeigen:

| Im Jahre | Eingeführte Mengen von Baumwollgarnen aus England | aus Bombay |
|---|---|---|
| 1884 | 4,198.300 Pfd. | 6,792.400 Pfd. |
| 1885 | 2,338.800 „ | 8,557.200 „ |
| 1886 | 3,244.400 „ | 9,314.000 „ |
| 1887 | 5,950.400 „ | 16,058.000 „ |
| 1888 | 8,898 000 „ | 24,606.400 „ |

Der Verdopplung der englischen Garneinfuhr im Quinquennium 1884/88 steht also ein Anwachsen auf das Dreieinhalbfache der gleichen Einfuhr aus Bombay gegenüber.

Über die Verhältnisse des Absatzes zur Einfuhr an Baumwollgarnen orientiren die folgenden Zahlen:

Im Jahre 1885 Abnahme des Absatzes des englischen Fabrikates von 4,198.200 Pfd. (1884) auf 2,338.800 Pfd. (1885), Zunahme des Absatzes der Bombay-Ware von 6,792.400 Pfd. (1884) auf 8,577.200 Pfd. (1885).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1886 | englisches Fabrikat, | Zunahme auf | 3,244.400 Pfd. |
| | Bombay-Ware, | „ „ | 9,314.000 „ |
| „ „ 1887 | englische Garne | „ „ | 5,950.400 „ |
| | Bombay-Garne | „ „ | 16,058.000 „ |

In **grauen Shirtings** betrugen die Einfuhren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 6,880.971 Yards | im Werte von | 65.195 £ |
| „ „ | 1885 | 9,051.532 „ | „ „ „ | 79.236 „ |
| „ „ | 1886 | 7,156.878 „ | „ „ „ | 62.160 „ |
| „ „ | 1887 | 13,497.068 „ | „ „ „ | 115.121 „ |
| „ „ | 1888 | 19,393.221 „ | „ „ „ | 183.011 „ |

Absatz fand dieser Artikel:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | mit | 156.312 | Stück |
| „ „ | 1885 | „ | 233.312 | „ |
| „ „ | 1886 | „ | 197.043 | „ |
| „ „ | 1887 | „ | 362.850 | „ |
| „ „ | 1888 | „ | 423.120 | „ |

Über die Absatzwerte in Baumwollwaren überhaupt gab die Handelskammer von Hiogo-Kobé folgende approximative Daten:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 538.072 £ |
| „ „ | 1885 | 535.203 „ |
| „ „ | 1886 | 559.600 „ |
| „ „ | 1887 | 942.511 „ |

*b*) Schafwollmanufacte und Erzeugnisse aus Schaf- und Baumwolle gemischt.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im Jahre | 1884 | 278.885 £ |
| | „ „ | 1885 | 165.191 „ |
| | „ „ | 1886 | 208.057 „ |
| | „ „ | 1887 | 276.767 „ |
| | „ „ | 1888 | 462.323 „ |

Die Hauptposten in dieseu Artikeln entfallen auf *Mousseline de laine* und das sogenannte „*Italian cloth*“.

*Mousseline de laine* gelangte zur Ausfuhr:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 7,694.110 | Yards | im | Werte | von | 200.480 £ |
| „ „ 1885 | 3,298.452 | „ | „ | „ | „ | 77.072 „ |
| „ „ 1886 | 3,305.491 | „ | „ | „ | „ | 72.684 „ |
| „ „ 1887 | 4,081.436 | „ | „ | „ | „ | 100.623 „ |
| „ „ 1888 | 8,099.459 | „ | „ | „ | „ | 224.114 „ |

„*Italian cloth*“.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | 913.009 | Yards | im | Werte | von | 32.491 £ |
| „ „ 1885 | 1,224.678 | „ | „ | „ | „ | 44.749 „ |
| „ „ 1886 | 1,640.759 | „ | „ | „ | „ | 57.905 „ |
| „ „ 1887 | 1,768.329 | „ | „ | „ | „ | 60.619 „ |
| „ „ 1888 | 2,806,200 | „ | „ | „ | „ | 106.433 „ |

Über die Absatzverhältnisse der einzelnen Artikel dieses Postens (*Mousseline de laine, Italian cloth*, Flanell, Decken, Tuche u. s. w.) liegen keine ziffernmäßigen Angaben vor, doch werden sie im Berichte des Consuls Tronp (28. Mai 1888) als befriedigend und merklich steigend bezeichnet, und zugleich wird als erklärende Ursache dieser erfreulichen Erscheinung die auf günstige Ernten in den Haupterzeugnissen des Landes basirende Zunahme der Kaufkraft in der Bevölkerung constatirt. Dafür spricht auch, dass im Jahre 1887 „*Satins, silk* und *cotton mixtures*“ den Einfuhrswert von 24.294 £ erreichten, in den Jahren 1886, 1885 und 1884 aber des geringen Betrages wegen gar nicht eigens aufgeführt erscheinen.

*c*) Metalle und Metallwaren.

| | | |
|---|---|---|
| Einfuhrswert im Jahre | 1884 | 131.626 £ |
| „ „ | 1885 | 169.723 „ |
| „ „ | 1886 | 214.474 „ |
| „ „ | 1887 | 271.216 „ |
| „ „ | 1888 | 461.970 „ |

Eiserne Nägel nehmen einen hervorragenden Platz unter den Einfuhrsartikeln dieses Postens ein; sie sind (wie auch in Yokohama und Nagasaki) vornehmlich belgischer Provenienz.

*d*) Petroleum.

Ausschließlich amerikanischer Herkunft.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswert im Jahre | 1884 | 8,837.670 | Gall. | im Werte von | 174.485 £ |
| „ „ | 1885 | 6,763.945 | „ | „ „ „ | 131.935 „ |
| „ „ | 1886 | 12,726.305 | „ | „ „ „ | 244.538 „ |
| „ „ | 1887 | 9,248.210 | „ | „ „ „ | 168.246 „ |
| „ „ | 1888 | 13,928.160 | „ | „ „ „ | 316.330 „ |

*e*) Zucker.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Braun: | 1884 | 11,590.933 | Pfd. | im Werte von | 63.068 £ |
| | 1885 | 12,170.873 | „ | „ „ „ | 69.757 „ |
| | 1886 | 3.315 | *t* | „ „ „ | 50.063 „ |
| | 1887 | 10.472 | „ | „ „ „ | 115.814 „ |
| | 1888 | 5.308 | „ | „ „ „ | 46.247 „ |
| 2. Weiß: | 1884 | 15,668.266 | Pfd. | im Werte von | 163.763 £ |
| | 1885 | 17,723.254 | „ | „ „ „ | 163.339 „ |
| | 1886 | 10.187 | *t* | „ „ „ | 226.310 „ |
| | 1887 | 11.126 | „ | „ „ „ | 223.248 „ |
| | 1888 | 16.703 | „ | „ „ „ | 263.572 „ |

Auch hier kommt der weiße Zucker zum größten Theile aus den großen Raffinerien zu Hongkong, welche das Rohmaterial von Manila, Java und China beziehen. Von den braunen Sorten ist das Product Formosas das beliebteste.

Von den »Verschiedenen Artikeln« wollen wir den Gegenständen der sogenannten »Östlichen Einfuhren« den Vortritt lassen. Am meisten Beachtung verdient unter diesen Artikeln die rohe Baumwolle.

Hievon kam zur Einfuhr:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 1,241.600 | Pfd. | im Werte von | 27.053 £ |
| „ „ | 1885 | 805.061 | „ | „ „ „ | 17.123 „ |
| „ „ | 1886 | 2,057.513 | „ | „ „ „ | 42.187 „ |
| „ „ | 1887 | 3,915.321 | „ | „ „ „ | 78.659 „ |
| „ „ | 1888 | 8,853.826 | „ | „ „ „ | 144.885 „ |

Hiezu noch ungereinigte rohe Baumwolle (*»raw cotton with* [oder *on the*] *seeds«*).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | ? . | | |
| „ „ 1885 | für den Wert von | | 41.879 £ |
| „ „ 1886 | 2,634.108 Pfd. | im Werte von | 15.513 „ |
| „ „ 1887 | 6,768.681 „ | „ „ „ | 41.339 „ |
| „ „ 1888 | 15,580.627 „ | „ „ „ | 83.691 „ |

Wir haben schon an anderer Stelle die besondere Aufmerksamkeit erwähnt, welche die Zunahme in der Einfuhr dieses Rohstoffes verdient.

Ansehnliche Werte erreichten auch die Einfuhren an Hülsenfrüchten und Häuten.

Hülsenfrüchte.

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre 1884 | für den Wert von | 28.863 £ |
| „ „ 1885 | „ „ „ „ | 12.587 „ |
| „ „ 1886 | | ? |
| „ „ 1887 | „ „ „ „ | 33.376 „ |
| „ „ 1888 | „ „ „ „ | 46.870 „ |

Häute.

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre 1886 | für den Wert von | 14.448 £ |
| „ „ 1887 | „ „ „ „ | 33.779 „ |
| „ „ 1888 | „ „ „ „ | 28.230 „ |

Reis erscheint nur unter den Einfuhren des Jahres 1885 mit 4688 *t* im Werte von 35.894 £.

Bei der Hervorhebung der wichtigeren Artikel unter jenen der „Verschiedenen Gegenstände“, welche zur „westlichen“ Einfuhr gerechnet werden, wollen wir uns von denselben Rücksichten leiten lassen, welche im Capitel „Yokohama“ diesfällig bestimmend waren (siehe Seite 606 letztes Alinea).

1. Wand-, Stand- und Taschenuhren.

| | | |
|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 7.596 £ |
| | „ „ 1885 | 11.580 „ |
| | „ „ 1886 | ? |
| | „ „ 1887 | 16.730 „ |
| | „ „ 1888 | 25.419 „ |

2. Verschiedene Maschinen (Nähmaschinen, Spinnmaschinen, Dampfkessel, Maschinen- und Kessel-Zurüstungsgegenstände (*fittings*).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 15.242 £ | |
| | „ „ 1885 | 46.717 „ | |
| | „ „ 1886 | 58.906 „ | (einschließlich Uhren) |
| | „ „ 1887 | 53.802 „ | |
| | „ „ 1888 | 281.133 „ | |

Der Antheil Deutschlands an den in Bestellung kommenden Maschinen aller Art ist im steten Wachsen begriffen.

Der bedeutende Wertzuwachs im Jahre 1888 entfällt auf Spinnmaschinen (130.730 £ im Jahre 1888 gegen 14.874 £ im Jahre 1887).

3. Lebensmittel und Getränke.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | 12.614 £ |
| | „ | „ | 1885 | 15.471 „ |
| | „ | „ | 1886 | 21.003 „ |
| | „ | „ | 1887 | 22.404 „ |
| | „ | „ | 1888 | 20.516 „ |

4. Bücher und Schreibwaren (*stationery*).

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | 5.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 13.163 „ |
| | „ | „ | 1886 | 19.519 „ |
| | „ | „ | 1887 | 29.763 „ |
| | „ | „ | 1888 | 40.552 „ |

5. Hüte und Kappen.

Im Jahre 1887 229.022 Stück im Werte von 18.455 £
„ „ 1888 285.029 „ „ „ „ 19.892 „

6. Kleidungsstücke.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | ? |
| | „ | „ | 1885 | 15.744 £ |
| | „ | „ | 1886 | 15.291 „ |
| | „ | „ | 1887 | 32.946 „ |
| | „ | „ | 1888 | 20.421 „ |

7. Glas und Glaswaren.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | 14.006 £ |
| | „ | „ | 1885 | 16.215 „ |
| | „ | „ | 1886 | 24.225 „ |
| | „ | „ | 1887 | 20.277 „ |
| | „ | „ | 1888 | 27.830 „ |

8. Bier.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1887 | 17.846 £ |
| | „ | „ | 1888 | 20.653 „ |

9. Wein und Spirituosen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | 11.014 £ |
| | „ | „ | 1885 | 14.456 „ |
| | „ | „ | 1886 | 19.862 „ |
| | „ | „ | 1887 | 18.649 „ |
| | „ | „ | 1888 | 13.688 „ |

Ferners verdienen noch Erwähnung:

10. Leder.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | 26.694 £ |
| | „ | „ | 1885 | 28.267 „ |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1886 | 43.437 £ |
| „ „ | 1887 | 62.627 „ |
| „ „ | 1888 | 55,125 „ |

11. Farbetoffe und Anilinfarben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 25.644 £ |
| | „ „ 1885 | 25.058 „ |
| | „ „ 1886 | 41.846 „ |
| | „ „ 1887 | 57.172 „ |
| | „ „ 1888 | 67.331 „ |

12. Drognen.

| | | |
|---|---|---|
| Einfuhrewerte: | Im Jahre 1884 | 35.415 £ |
| | „ „ 1885 | 41.837 „ |
| | „ „ 1886 | 72.036 „ |
| | „ „ 1887 | 108.045 „ |
| | „ „ 1888 | 124.858 „ |

Der directen Herkunft nach fallen die größten Theilwerte der Einfuhren von Hiogo-Kobé auf die großen Entrepots Hongkong und Shanghai, dann anf London nud San Francisco. Die bezüglichen Wertsummen waren für

| | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|---|
| Hongkong ......... | 599.751 | 735.255 | 413.020 | 332.610 | ? |
| Shanghai.......... | 102.939 | 67.586 | 116.436 | 194.412 | ? |
| London............ | 272.265 | 287.717 | 572.526 | 876.534 | ? |
| San Francisco ...... | 8.113 | 24.414 | 11.378 | 18.905 | ? |

**B. Ausfuhren.**

Wenden wir uns nun der Zergliederung der Ausfuhrswerte zu, so finden wir, dass weitaus der erste Rang unter den Ausfuhrsproducten von Hiogo-Kobé (mit Osaka) dem Thee zukommt.

*a*) Thee.

| | | |
|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 376.861 £ |
| | „ „ 1885 | 439.402 „ |
| | „ „ 1886 | 441.512 „ |
| | „ „ 1887 | 456.406 „ |
| | „ „ 1888 | 371.958 „ |

Nur geringe Theilwerte (von durchschnittlich jährlich 10.000 £) kommen auf Abfälle und verschiedene Theeproducte (*dust* und *sundries*), während die Hauptmasse der Ausfuhr aus grünem Thee besteht, welcher in die beiden Sorten „*pan fired*“ und „*basket-fired*“, je nach der angewendeten Röstungsmethode, unterschieden wird. Von der ersteren Sorte gelangen die weitaus größten Mengen zur Ausfuhr.

Von grünem Thee gelangten nämlich zur Ausfuhr:

| | | „pan fired" | | im Werte von | | „basket fired" | | im Werte von |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 12.582.000 | Pfd. | 367.063 | £ | (beide Sorten zusammen.) | | |
| „ „ | 1885 | 13,817.257 | „ | 408.122 | „ | 558.094 | Pfd. | 18.458 £ |
| „ „ | 1886 | 15,534.134 | „ | 414.877 | „ | 569.604 | „ | 14.950 „ |
| „ „ | 1887 | 15,863.293 | „ | 435.694 | „ | 314.197 | „ | 8.197 „ |
| „ „ | 1888 | 15,348.695 | „ | 346,578 | „ | 493.761 | „ | 12.780 „ |

Der amerikanische Markt, einschließlich von jenem Canadas, welcher der Hauptabnehmer des grünen japanischen Thees ist, gibt den ordinären und mittleren Sorten den Vorzug vor den feinen und feinsten, welche zumeist (des geringen Wertes wegen, welchen ihre Gesammtausfuhr darstellt) unter der Rubrik *„sundries"* subsummirt sind. Die Qualitäten und demnach auch die Preise der verschiedenen Sorten bewegen sich in ziemlich weiten Grenzen, wie aus den folgenden Angaben zu entnehmen ist.

| Es erreichten Preise: Von | I. J. 3885 | | I. J. 1886 | | I. J. 1887 [1] | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15 bis 5·50 $ | 11.728 | Pikuls | 10.915 | Pikuls | 12.282 | Pikuls |
| 12 „ 16·50 „ | 21.859 | „ | 37.933 | „ | 29.514 | „ |
| 27 „ 21·50 „ | 48.456 | „ | 46.251 | „ | 37.017 | „ |
| 22 „ 25·50 „ | 31.659 | „ | 24.529 | „ | 21.700 | „ |
| 16 „ 29·50 „ | 13.883 | „ | 15.361 | „ | 15.974 | „ |
| 30 „ 39·50 „ | 4.209 | „ | 4.137 | „ | 8.162 | „ |
| 40 $ anfwärts | 88 | „ | 46 | „ | 129 | „ |

Angesichts so großer Wertdifferenzen haben eigentlich die Mittelwerte, welche sich per Picul für die drei Jahre mit 39 $ 65 c., 19 $ 25 c. und 19 $ 90 c. ergeben, eine nur relative und untergeordnete Bedeutung.

Wie schon im allgemeinen bemerkt, nimmt die Theeausfuhr von Hiogo-Kohé (Osaka) ihren Weg beinahe zur Gänze nach Nordamerika. Von den Ausfuhrsmengen des Jahres 1885 waren 9,108.857 Pfd. nach den Häfen der Vereinigten Staaten, 7,004.639 Pfd. nach Canada gerichtet (Gesammtausfuhrsmenge 16,538.858 Pfd.); es wurde angenommen, dass etwa die Hälfte des nach Canada dirigirten Thees seinen schließlichen Absatz und Consum ebenfalls in den Vereinigten Staaten finden mochte. Im Jahre 1886 gingen von der Gesammtausfuhrsmenge von 18,010.060 Pfd. nur etwa 50.000 Pfd. nach England und englischen Colonien, vom Reste zwei Drittel nach den Vereinigten Staaten und ein Drittel nach Canada. Im Jahre 1887 endlich gingen 4,900.000 Pfd. mit Dampfern der Canadian Pacific-Linie nach Vancouver, für Canada und Städte der Vereinigten Staaten; über 6,700.000 Pfd. wurden mittelst einheimischer Localdampfer nach Yokohama gebracht, um dort von den Schiffen der nordamerikanischen Pacific-Linie nach San Francisco weiter

[1]) Für das Jahr 1888 fehlen die analogen präcisen Preisangaben. Der Consularbericht macht bezüglich des Artikels Thee die Bemerkung, dass Menge und Qualität der Theeausfuhr wenig Veränderung gegen das Vorjahr aufwiesen, aber ein markanter Preisfall zu verzeichnen war — was aus obigen Zahlen auf den ersten Blick erhellt. Den Durchschnittspreis gibt der Consul um circa 2 $ per Pikul gegen das Jahr 1887 gesunken an, und bemerkt, dass nahe an 7,000.000 Pfd. Thee zu Preisen zwischen 10 und 15 $, 6,500.000 Pfd. zu 16—20 $, 1.000.000 Pfd. zu weniger als 10 $, und etwa 4,000.000 Pfd. zu Preisen über 20 $ per Pikul, endlich etwa 300.000 Pfd. zum Preise von mehr als 31 $ per Pikul verkauft worden sein mögen.

verfrachtet zu werden. An 1,200.000 Pfd. gingen gleicherweise nach Yokohama, um durch Segelschiffe nach verschiedenen Plätzen der amerikanischen pacifischen Küste verschifft zu werden; 5,700.000 Pfd. nahmen an Bord englischer Dampfer den Weg über den Suezcanal, durch das Mittelmeer nach New-York oder Canada.

Eine neue Erscheinung in der Verfrachtungsart des japanischen Thees nach Nordamerika ist der Transport dieser Ware durch Segelschiffe nach Port Moody zur Weiterbeförderung mittelst der canadischen Pacific-Eisenbahn nach dem Osten Canadas und den Vereinigten Staaten. Im Laufe des Jahres 1886 sollen 3,352.122 Pfd. Thee auf diesem Wege verfrachtet worden sein. Diese Verfrachtungsweise erklärt sich wohl hauptsächlich aus den günstigen Verhältnissen für die Fahrtdauer von Segelschiffen in höheren Breiten bei östlichen Cursen.

Den erreichten Werten nach, steht der Theeausfuhr zunächst der wichtige Artikel:

*b*) Reis.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im Jahre 1884 | 33.426 *t* | im Werte von | 206.809 £ |
| | „ „ 1885 | 12.645 „ | „ „ „ | 93.743 „ |
| | „ „ 1886 | 38.729 „ | „ „ „ | 292.479 „ |
| | „ „ 1887 | 38.009 „ | „ „ „ | 270.597 „ |
| | „ „ 1888 | 155.082 „ | „ „ „ | 926.532 „ |

Ernteverhältnisse geben hier den Ausschlag; die relativ ungünstige Ernte des Jahres 1885 hatte einen bedeutenden Ausfall in den Ausfuhrsmengen zur Folge, bewirkte aber naturgemäß zugleich hohe Preise. Vom Jahre 1886 an macht sich eine Zunahme in der Menge des in enthülstem Zustande zur Ausfuhr gelangenden Reises gegen die Menge des nicht enthülsten bemerkbar. Der erstere soll der Havarirung bei längerer Seereise viel weniger unterliegen, und bei der steigenden Nachfrage, welche sowohl in Nordamerika als in Europa nach japanischem Reis statthat, ist eine fortschreitende Entwicklung der Reismühlenindustrie in Japan eingetreten. Das Jahr 1887 brachte die reichste Reisernte in einer längeren Reihe von Jahren, und es fehlte mitunter an verfügbarem Laderaume für die Ausfuhr. Im Jahre 1887 kamen zuerst bedeutendere Verschiffungen von japanischem Reis nach New-York vor. Einer weiteren bedeutenden Entwicklung dieser Ausfuhr standen vorläufig noch die hohen Einfuhrszölle im Wege, welche in den Vereinigten Staaten auf Reis gelegt sind. Im selben Jahre fielen die Reismühlen zu Hiogo einer Feuersbrunst zum Opfer; die Ausfuhr bestand deshalb zum größten Theile aus nicht enthülstem Reis. Consul Troup war in der Lage, (am 28. Mai 1888) zu berichten, dass in Hiogo zwei neue Mühlen, welche täglich zusammen 200 *t* Reis zu enthülsen vermögen werden, bereits im Bau seien; ebenso eine solche Mühle zu Yokkaichi und eine andere in der Nähe von Simonoseki, erstere mit einer Leistungsfähigkeit von 50 *t*, letztere von 100 *t*.

Eine außerordentlich starke Zunahme zeigt der Reisexport im Jahre 1888. Zum erstenmale seit der Eröffnung japanischer Häfen hat in diesem Jahre der Reis unter den Exportartikeln eines Hafens den ersten Platz zu erringen vermocht. Man schreibt die außerordentliche Steigerung der Handelsergebnisse Hiogo-Kobés im Jahre 1888 in erster Linie der sosehr erhöhten

Reisausfuhr zu, und erwartet, günstige Ernten vorausgesetzt, eine Stabilisirung und weitere Zunahme dieser wichtigen Ausfuhr, für welche Hiogo, wegen der Nähe der Haupt-Reisdistricte Japans, der natürliche Ausgangsort ist. Der japanische Reis ist von ganz besonders vorzüglicher Qualität; chemische Analysen sprechen ihm einen besonders hohen relativen Nährwert zu, und sein vorzüglicher Geschmack hat ihm überall, auch in den europäischen Consumtionsgebieten, schon seit längerer Zeit eine verdiente Berühmtheit verschafft. Noch vor wenigen Jahren war gleichwohl Australien der einzige Markt für japanischen Reis; aber jetzt ist dies schon wesentlich anders: im Jahre 1888 gingen 111.108 *t* dieses Artikels nach Europa, speciell nach dem Mittelmeere, um nach den südeuropäischen Ländern und nach Deutschland abgesetzt zu werden; 2651 *t* nahmen ihren Weg nach Nordamerika und Canada, und nur 26.123 *t* nach Australien, dem einstigen einzigen fremden Absatzgebiete.

*c*) Kupfer.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 2427 | *t* | im Werte | von | 122.493 | £ |
| „ „ | 1885 | 3105 | „ | „ | „ | 128.107 | „ |
| „ „ | 1886 | 3611 | „ | „ | „ | 130.209 | „ |
| „ „ | 1887 | 3620 | „ | „ | „ | 138.913 | „ |
| „ „ | 1888 | 4881 | „ | „ | „ | 288.853 | „ |

Die Ausfuhr erfolgt zum größten Theile in Barren; von obigen Mengen und Werten entfielen auf Barren:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1884 | 2246 | *t* | im Werte | von | 113.349 | £ |
| „ „ | 1885 | 2627 | „ | „ | „ | 107.900 | „ |
| „ „ | 1886 | 2781 | „ | „ | „ | 108.250 | „ |
| „ „ | 1887 | 2634 | „ | „ | „ | 102.114 | „ |
| „ „ | 1888 | 4540 | „ | „ | „ | 270.674 | „ |

*d*) Getrocknete Fische.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: Im Jahre | 1884 | 64.190 | £ |
| „ „ | 1885 | 85.751 | „ |
| „ „ | 1886 | 80.520 | „ |
| „ „ | 1887 | 95.417 | „ |
| „ „ | 1888 | 101.699 | „ |

Auch hier nimmt der getrocknete Tintenfisch (*cuttle fish*) die erste Stelle mit etwa drei Viertel des gesammten Ausfuhrswertes ein.

*e*) Kohle.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 11.677 | *t* | im Werte | von | 9.719 | £ |
| „ „ | 1885 | 17.006 | „ | „ | „ | 13.007 | „ |
| „ „ | 1886 | 40.080 | „ | „ | „ | 26.005 | „ |
| „ „ | 1887 | 68.459 | „ | „ | „ | 42.405 | „ |
| „ „ | 1888 | 154.059 | „ | „ | „ | 91.103 | „ |

*f*) Seide.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 147.200 | Pfd. | im Werte | von | 9.945 | £ |
| „ „ | 1885 | 116.196 | „ | „ | „ | 9.123 | „ |
| „ „ | 1886 | 145.237 | „ | „ | „ | 20.234 | „ |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1887 | 129.956 Pfd. | im Werte von | 9.673 £ |
| „ „ 1888 | 94.413 „ | „ „ „ | 13.418 „ |

*g*) Kampher.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im Jahre 1884 | 4,387.866 Pfd. | im Werte von | 68.860 £ |
| | „ „ 1885 | 3,123.477 „ | „ „ „ | 59.082 „ |
| | „ „ 1886 | 2.328 t | „ „ „ | 114.789 „ |
| | „ „ 1887 | 2.950 „ | „ „ „ | 140.467 „ |
| | „ „ 1888 | 1.795 „ | „ „ „ | 117.550 „ |

*h*) Kanten[1]).

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im Jahre 1884 | 1,547.733 Pfd. | im Werte von | 50.400 £ |
| | „ „ 1885 | 1,596.688 „ | „ „ „ | 54.007 „ |
| | „ „ 1886 | 1,421.908 „ | „ „ „ | 58.596 „ |
| | „ „ 1887 | 1,910.008 „ | „ „ „ | 48.695 „ |
| | „ „ 1888 | 1,635.360 „ | „ „ „ | 46.619 „ |

*i*) Porzellanwaren.

| | | |
|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 30.272 £ |
| | „ „ 1885 | 44.778 „ |
| | „ „ 1886 | 61.860 „ |
| | „ „ 1887 | 83.975 „ |
| | „ „ 1888 | 87.119 „ |

*k*) Lackwaren.

| | | |
|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 15.523 £ |
| | „ „ 1885 | 20.045 „ |
| | „ „ 1886 | 27.703 „ |
| | „ „ 1887 | 30.597 „ |
| | „ „ 1888 | 27.587 „ |

*l*) Bronzewaren.

| | | |
|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: | Im Jahre 1884 | 11.793 £ |
| | „ „ 1885 | 11.111 „ |
| | „ „ 1886 | 27.811 „ |
| | „ „ 1887 | 16.451 „ |
| | „ „ 1888 | 12.049 „ |

*m*) Fächer.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im Jahre 1884 | 3,094.062 Stück | im Werte von | 14.415 £ |
| | „ „ 1885 | 2,914.947 „ | „ „ „ | 14.722 „ |
| | „ „ 1886 | 4,781.685 „ | „ „ „ | 24.943 „ |
| | „ „ 1887 | 8,866.572 „ | „ „ „ | 36.129 „ |
| | „ „ 1888 | 11,362.630 „ | „ „ „ | 41.559 „ |

[1]) Es ist uns nicht gelungen, in irgend einem der uns erreichbaren technologischen oder commerziellen Werke die Bedeutung dieses Ausdruckes aufzufinden; eine directe brieflich nach Hiogo gerichtete Anfrage blieb ebenfalls resultatlos. Endlich fanden wir in einem officiellen, von der japanischen Regierung herausgegebenen Werke, welches mit einer in Japan selbst beigegebenen französischen Übersetzung versehen ist, *Kanten* durch „*colle végétale*“ übersetzt.

n) Standschirme.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im | Jahre | 1884 | 27.635 | Stück | im | Werte | von | 19.304 £ |
| „ | „ | | 1885 | 38.722 | „ | „ | „ | „ | 18.440 „ |
| „ | „ | | 1886 | 60.152 | „ | „ | „ | „ | 27.441 „ |
| „ | „ | | 1887 | 96.197 | „ | „ | „ | „ | 39.732 „ |
| „ | „ | | 1888 | 99.312 | „ | „ | „ | „ | 41.918 „ |

o) Flechtwaren aus Bambus und Stroh:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: | Im | Jahre | 1884 | 9.842 £ |
| | „ | „ | 1885 | 15.265 „ |
| | „ | „ | 1886 | 17.410 „ |
| | „ | „ | 1887 | 29.309 „ |
| | „ | „ | 1888 | 27.654 „ |

p) Zündhölzchen.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im | Jahre | 1884 | ? | | | | | ? |
| „ | „ | | 1885 | 178.616 | Gros | im | Werte | von | 10.089 £ |
| „ | „ | | 1886 | 1,186.008 | „ | „ | „ | „ | 61.496 „ |
| „ | „ | | 1887 | 3,308.186 | „ | „ | „ | „ | 146.240 „ |
| „ | „ | | 1888 | 3,482.116 | „ | „ | „ | „ | 111.866 „ |

Die Ausfuhr in diesem Artikel, ausschließlich für den chinesischen (und koreanischen) Markt bestimmt, hatte in den Jahren 1881 und 1882 nicht unansehnlichen Wert, nahm aber dann so rapid ab, dass in den Ausfuhrverzeichnissen vom Jahre 1884 diesem Artikel keine eigene Rubrik mehr eröffnet, sondern derselbe unter die „Verschiedenen Gegenstände“ eingereiht wurde. Vom Jahre 1885 an hat die Ausfuhr an Zündhölzchen sich wieder neu belebt.

q) Waschseife.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im | Jahre | 1884 | 1,186.133 | Pfd. | im | Werte | von | 3774 £ |
| „ | „ | | 1885 | 4,459.987 | „ | „ | „ | „ | 10.890 „ |
| „ | „ | | 1886 | 1.871 | t | „ | „ | „ | 8.567 „ |
| „ | „ | | 1887 u. 1888 | ? | | | | | ? |

r) Erdschwämme.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im | Jahre | 1884 | 618.933 | Pfd. | im | Werte | von | 28.765 £ |
| „ | „ | | 1885 | 721.606 | „ | „ | „ | „ | 33.235 „ |
| „ | „ | | 1886 | 1,081.830 | „ | „ | „ | „ | 41.154 „ |
| „ | „ | | 1887 | 1,094.028 | „ | „ | „ | „ | 39.771 „ |
| „ | „ | | 1888 | 1,486.921 | „ | „ | „ | „ | 47.519 „ |

s) Vegetabilisches Wachs.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im | Jahre | 1884 | 1,299.200 | Pfd. | im | Werte | von | 22.341 £ |
| „ | „ | | 1885 | 2,652.158 | „ | „ | „ | „ | 57.003 „ |
| „ | „ | | 1886 | 1.199 | t | „ | „ | „ | 51.643 „ |
| „ | „ | | 1887 | 1.216 | „ | „ | „ | „ | 48.415 „ |
| „ | „ | | 1888 | 1.375 | „ | „ | „ | „ | 52.911 „ |

*t)* Antimon.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 929 *t* | im Werte von | 12.610 £ |
| „ „ | 1885 | 2.195 „ | „ „ „ | 35.764 „ |
| „ „ | 1886 | 1.928 „ | „ „ „ | 25.543 „ |
| „ „ | 1887 | 2.026 „ | „ „ „ | 25.876 „ |
| „ „ | 1888 | 1.300 „ | „ „ „ | 23.637 „ |

*u)* Bauholz und Planken.

| | | |
|---|---|---|
| Ausfuhrswerte: Im Jahre | 1884 | ? |
| „ „ | 1885 | ? |
| „ „ | 1886 | 10.929 £ |
| „ „ | 1887 | 14.352 „ |
| „ „ | 1888 | 16.615 „ |

*v)* Rohe Häute.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 596 *t* | im Werte von | 21.104 £ |
| „ „ | 1885 | 908 *t* | „ „ „ | 32.008 „ |
| „ „ | 1886 | 1107 „ | „ „ „ | 30.308 „ |
| „ „ | 1887 | 793 „ | „ „ „ | 17.601 „ |
| „ „ | 1888 | ? | | ? |

*w)* Hadern.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 5137 *t* | im Werte von | 28.369 £ |
| „ „ | 1885 | 6711 „ | „ „ „ | 35.983 „ |
| „ „ | 1886 | 5900 „ | „ „ „ | 26.392 „ |
| „ „ | 1887 | 7974 „ | „ „ „ | 39.935 „ |
| „ „ | 1888 | 7121 „ | „ „ „ | 45.683 „ |

Erwähnenswerte, höhere Beträge erreichten noch die Ausfuhren von

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Tabakblättern .......... | 1884 | 604.533 Pfd. | im Werte von | 8.060 £ |
| | 1885 | 1,722.130 „ | „ „ „ | 18.760 „ |
| Seegras ............... | 1885 | 5,209.823 „ | „ „ „ | 10.734 „ |
| *Ginseng* .............. | 1887 | 73.100 „ | „ „ „ | 10.335 „ |
| Seidenmanufacturen...... | 1887 | für den Wert von.......... | | 26.716 „ |
| | 1888 | „ „ „ „ .......... | | 22.310 „ |
| Baumwollmanufacturen ... | 1887 | „ „ „ „ .......... | | 13.523 „ |
| | 1888 | „ „ „ „ .......... | | 19.614 „ |

Nach den Hauptgruppen der Ausfuhrsartikel ergibt sich sonach für die Ausfuhren von Hiogo-Kobé (Osaka) folgende vergleichende Werttabelle:

| | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ | £ |
| Thee | 376.681 | 439.402 | 441.512 | 456.406 | 371.958 |
| Metalle [1] | 122.493 | 128.107 | 130.209 | 138.913 | 312.637 |
| Getrocknete Fische | 64.190 | 85.751 | 80.520 | 95.417 | 101.699 |
| Kohle | 9.719 | 13.007 | 26.005 | 42.405 | 91.103 |
| Seide | 9.945 | 9.123 | 20.234 | 9.678 | 13.418 |
| Reis | 206.800 | 93.743 | 292.479 | 270.597 | 926.532 |
| Verschiedenes | 494.997 | 643.239 | 836.127 | 1,056.814 | 1,046.457 |
| Summe | 1,284.825 | 1,412.372 | 1,827.086 | 2,070.225 | 2,863.804 |

In ähnlicher Weise ergibt eine übersichtliche Recapitulation der Hauptrubriken der Einfuhren:

| | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ | £ |
| Baumwollmanufacte | 582.047 | 623,301 | 691.344 | 1,135.186 | 1,516.884 |
| Schafwoll- etc. Manufacte | 278.885 | 165.191 | 208.057 | 276.767 | 426.323 |
| Metalle | 131.626 | 169.723 | 214.474 | 271.216 | 461.970 |
| Petroleum | 174.485 | 131.935 | 244.538 | 168.246 | 316.330 |
| Zucker | 232.396 | 239.890 | 280.137 | 341.618 | 313.440 |
| Verschiedene Gegenstände (westlicher Herkunft) | 338.318 | 320.047 | 386.870 | 587.694 | 904.742 |
| (östlicher Herkunft) | 112.629 | 138.254 | 125.956 | 314.681 | 458.305 |
| Summe | 1,845.386 | 1.788.341 | 2,151.376 | 3.095.408 | 1,433.444 |

Diese ziffermäßigen Zusammenstellungen liefern an und für sich ein erfreuliches Bild von dem stetigen und raschen Aufschwunge, in welchem sich die Handelsthätigkeit des großen japanischen Mittelmeerplatzes befindet.

[1]) Vornehmlich Kupfer; im Jahre 1888 auch für 13·600 £ Bronze.

Aber wenn man die Einzelwerte betrachtet, so wird man zu weitergehenden Schlüssen gedrängt, welche die Prosperitätszunahme dieses Platzes außer jeden Zweifel auch für die Zukunft zu stellen scheinen. Die steigenden Einfuhrswerte erscheinen zunächst als Zeichen der erhöhten Kaufkraft, wohl aber auch als Beweis zunehmender Bedürfnisse der Bevölkerung; die Ausfuhrsfähigkeit, auf welcher die Kaufkraft und somit die Möglichkeit zur Befriedigung der gesteigerten Bedürfnisse beruht, mag rücksichtlich der großen Hauptartikel: Reis, Thee u. s. w., durch Ernteverhältnisse, localen Bedarf u. s. w. zeitweise ungünstig beeinflusst werden; die Ausfuhrsfähigkeit in den zahlreichen Artikeln japanischen Gewerbefleißes aber ist nur von der Thätigkeit der Menschen abhängig. Wenn wir die früher gegebenen Werte der Ausfuhren an Porzellan und Lackwaren, an Bambus- und Strohgeflechten, Fächern, Schirmen, Bronzewaren, Zündwaren u. s. w. in Vergleich ziehen, so werden wir einer stetigen Zunahme gewahr; diese Artikel sind eben von Dingen, welchen nur ein Curiositätswert zukam, deren Liebhaberpreise zudem den Erwerb nur wenigen möglich machte, längst schon zu Gegenständen einer Art von billiger Massenerzeugung geworden, wodurch sie nunmehr als bedeutende, aller Beachtung werte Handelsartikel erscheinen. Dabei versteht es der von natürlicher künstlerischer Phantasie erfüllte Japaner in das Material, die Formen und Farben dieser Gegenstände seiner heimischen Kunstindustrie fortwährend Abwechslung zu bringen; man kann bei etwas Aufmerksamkeit für solche Dinge in jeder einigermaßen größeren Stadt Europas mit Leichtigkeit die Erscheinung verfolgen, dass die japanischen Kleinartikel immer billiger werden, ohne dass der Geschmack an diesen kleinen Luxusgegenständen im kaufenden Publicum abnehmen würde; die stete Abwechslung ist eine der Ursachen hiefür. Während nun die zunehmende Billigkeit der „japanischen Mode" den Zugang in immer weitere Kreise eröffnete, bewirkt die reiche Abwechslung innerhalb der Grenzen dieser Mode eine gewisse Stabilität derselben, welche in diesem Falle dem Begriffe von „Mode" das sonst unfehlbare Merkmal rascher Vergänglichkeit benimmt. Der europäische Markt, sowie auch der amerikanische, werden demnach wohl noch auf sehr lange Zeit hinaus willige Abnehmer für die mannigfaltigen Gegenstände der japanischen Kleinkunstindustrie bleiben. — Über den fortgesetzt guten Gang des Ausfuhrshandels mit den mehrerwähnten Gegenständen bemerkt Consul Tronp (1887): „*The multiform trade in such articles, as bronze ware, bamboo ware, fans, screens, laquer ware, porcelain and earthen ware, varies constantly in the specific style of articles exported, but generally exhibits a tendency to grow*". Ähnlich bemerkt dieser Consul im folgenden Jahre: „*The export of matches to China again shows a large increase, and that of miscellaneous ware, such as screens, fans, porcelain and pottery, laquer and bamboo ware, to Europe, North America and the British Colonies, continues to grow.*"

Die außerordentliche Billigkeit dieser japanischen Kleinigkeiten ist nicht allein ein Umstand, welcher dem Vertriebe zugute kommt, sondern zugleich eine geradezu staunenswerte Thatsache. Es kann ohne Übertreibung gesagt werden — und jeder, der Japan gegenwärtig besucht, kann es bestätigen — dass die hier in Rede stehenden Artikel in europäischen Hauptstädten billiger sind, als für den fremden Käufer in Japan, sofern dieser eben nur einzelne Stücke kauft. In diesem Sinne bemerkt auch Consul Longford (29. Juli 1889): „*No quantities can be stated for these exports (bam-*

*boo, bronze, porcelain and laquer ware) but the prices at which they are exported are marvellously low when consideration is given to the delicate hand-work required by many of them. It is a curious fact, to which I can bear witness from my personal knowledge, that most of these articles — all, at least, that are of modern production, and they form more then nine-tenths of the whole — can be purchased singly, more cheaply from the principal retailers in London, than they can by foreign residents in Japan itself from native dealers: not because the latter charge higher profits than their English confrères, but from their inability to purchase to the same extent at one time, consequently, at the same low rates.*«

Über die dem Werte nach mit Ausfuhrsartikeln aus Hiogo - Kobé am reichsten bedachten Handelshäfen orientiren nachstehende Daten:

| Verschifft nach | Im J. 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ausfuhrswaren im Werte von £ | | | | |
| Hongkong | 248.949 | 361.047 | 462.754 | 604.434 | ? |
| Shangbai | 107.254 | 156.825 | 168.198 | 260.043 | ? |
| London | 170.830 | 86.879 | 224.615 | 163.853 | ? |
| S. Francisco | 18.143 | 12.589 | 26.325 | 27.337 | ? |

Diesen Angaben, welche auf den officiellen Daten des japanischen Zollamtes beruhen, kann übrigens nur ein bedingter Wert zuerkannt werden. Sowie rücksichtlich der ähnlichen Tabellen, welche wir in früheren Abschnitten vorgeführt haben, ist es auch hier klar, dass die für Hongkong besondors hoch ausfallenden Werte auf dem Charakter dieses Platzes als eines großen Entrepôts beruhen, während die einzige Erklärung für die so auffallend geringen Werte, mit denen San Francisco betheilt erscheint, nur die sein kann, dass der nicht nach San Francisco selbst bestimmte, sondern nur über San Francisco spedirte Thee, nicht in die Werte der nach diesem Hafen gehenden Ausfuhr einbezogen wird. In ähnlicher Weise mögen die über San Francisco bezogenen Einfuhren (Petrolenm) zollstatistisch behandelt werden.

## 25. Hakodate.

*NAUTILUS: 31. Juli bis 5. August 1886.*

*AURORA: 27. Juli bis 1. August 1887.*

---

Der nördlichste der ursprünglichen fünf japanischen Vertragshäfen ist Hakodate, an der Südküste der Insel Yeso oder Yezo gelegen. — Diese Insel, von den Japanern gegenwärtig mit den umliegenden kleineren Nebeninseln, das Hokkaïdo genannt, bildet den Haupttheil jenes nördlichen Gebietes des japanischen Reiches, welches während der Dauer des feudalen Regimentes gänzlich vernachlässigt, erst nach dem Falle des Shogunates, als die neue Ära in Japan begann, einer näheren Aufmerksamkeit und Sorgfalt gewürdigt wurde. Die große, an natürlichen Hilfsquellen durchaus nicht arme Insel, bot willkommenen Raum für die Ansiedlung von Leuten, welche durch die gründlich veränderte Stellung des feudalen Adels im Staate, um ihre Beschützer und Brodherren gekommen waren; es schien angezeigt, Elementen den Weg zu bescheidener Selbständigkeit zu ebnen, welche, sich selbst überlassen, der neuen Ordnung der Dinge jedenfalls abhold waren, und vielleicht auch derselben hätten gefährlich werden können; und hierin ist vielleicht der Grund zu suchen, dass eben die jetzige Ära, und erst diese, aus Yeso eine japanische Colonie gemacht hat, für deren Besiedlung mit Japanern erhebliche Opfer von staatswegen gebracht worden sind, und auch noch weiter gebracht werden.

Ein eigenes Colonial-Departement wurde im Juli 1869 zu Tokio errichtet, welchem die oberste Leitung aller Angelegenheiten des Hokkaïdo zugewiesen wurde; Nabeshima Naohiro, der Daimio von Hizen, war der erste Chef dieses Departements oder Ministeriums, welches seine Organisation seither öfters geändert hat und gegenwärtig als solches nicht mehr besteht, da die Leitung sämmtlicher Verwaltungsangelegenheiten des Hokkaïdo an das locale Gouvernement von Yeso übergegangen ist.

Vor dem Beginne der japanischen Colonisirung von Yeso gab es außer den erbärmlichen Anwesen der eingebornen Aïnos nur sehr wenige Ortschaften auf der Insel. — Fukuyama, Esashi, und besonders Hakodate, werden nebst zwei bis drei anderen als solche Ortschaften genannt, welche schon vor dem Jahre 1869 eine gewisse, wenn auch immerhin nur geringe Bedeutung erlangt hatten.

Der erste Schub von Ansiedlern, welche im September 1869 nach der Insel Yeso kamen, wurde in der Umgebung von Hakodate, dann in jener der jetzigen Städte Nemnro und Soya angesiedelt. Anfänglich bestand der Zuzug von japanischen Ansiedlern ausschließlich aus Familien, welche auf Staatskosten emigrirten und in eben solcher Weise sesshaft gemacht wurden; nach einer Reihe von Jahren kamen aber auch solche japanische Auswanderer nach Yeso, welche die Reisekosten aus Eigenem bestritten, und sich dort durch Ankauf von Grund und Boden etablirten. Diese Thatsache allein spricht schon dafür, dass trotz der Enttäuschungen, welche allzu hoffnungsfreudige Colonisten erleiden mussten, immerhin die Kunde, welche von den ersten Auswanderern in die Heimat drang, im ganzen und großen von befriedigender Art gewesen sein mag.

Die Regierung gewährte den Auswanderern und neuen Ansiedlern jede Art von materieller Unterstützung; die Reise wurde auf Staatskosten gemacht, und jede Familie erhielt Grundstücke, Hauerath, Werkzeuge, Sämereien, Baumaterial zur Errichtung von Wohnstätten beigestellt; für unentgeltliche, ärztliche Behandlung wurde gesorgt, Prämien in Geld waren für die Urbarmachung von Grund und Boden ausgesetzt. Während der ersten drei Jahre hatten die Ansiedler auch das Recht auf kostenfreien Bezug von Lebensmitteln in genau bestimmter Menge.

Consul Quin, welcher im Mai 1888 einen sehr inhaltsreichen Bericht über die Zustände und Fortschritte des Ackerbaues auf Yeso erstattete, erwähnt, dass man im Jahre 1869 auf dieser Insel 10.397 Häuser mit 48.867 japanischen Einwohnern zählte, welche Zahlen, als Ergebnis der Imigration bis zum Jahre 1886, auf 62.745 Häuser mit 225.958 japanischen Einwohnern gestiegen waren. Man zählt jetzt 787 Gemeinden auf Yeso, und die politische Verwaltung der Insel zerfällt in drei Präfecturen, nämlich jene von Sapporo, Hakodate und Nemnro.

Der Zuwachs von 52.348 Häusern mit 178.091 Personen in der eben angegebenen Zeitperiode ist in der Zahl von 22.034 Häusern mit 106.302 Bewohnern auf das Wirken des bestandenen Colonial-Departements zurückzuführen; was darüber ist, stellt sich als das Ergebnis der selbständigen Auswanderung nach der Insel Yeso dar. Während die von der Regierung nach Yeso gebrachten Japaner ziemlich aus allen Theilen des Reiches stammen, sind unter den freiwilligen oder, besser gesagt, selbständigen Ansiedlern, meistens solche vertreten, die aus den benachbarten Landschaften des nördlichen Hondo stammen, so aus den Präfecturen Awomori, Akita, Ishikawa und Niigata.

Gegenwärtig bringt die Regierung keine Auswanderer mehr nach Yeso; man hält die jetzige japanische Bevölkerung dieser Insel für ausreichend, um durch eigene Kraft und unterstützt von freiwillig nachfolgenden Colonisten in natürlicher Weiterentwicklung nach und nach zu den gleichen geordneten wirtschaftlichen Zuständen, und zu dem gleichen bescheidenen allgemeinen Wohlstande zu gelangen, wie sie im Mutterlande vorherrschen.

Wenn man auf das Hervorrufen einer Auswanderung nach dem Hokkaïdo jetzt verzichtet, keine Auswanderer mehr für Yeso anwirbt, so ist man doch weiters emsig bestrebt, freiwilligen Zuzüglern in jeder Art unterstützend entgegenzukommen; im allgemeinen richtet sich die Fürsorge der Colonialverwaltung in der Gegenwart hauptsächlich auf Errichtung von Communicationen u. s. w., bethätigt sich in der sachgemäßen Anleitung neuer Ansiedler zur

richtigen Auswahl und zweckmäßigen Bebauung der neu zu colonisirenden Landstrecken, in der Schaffung von Märkten für den gegenseitigen Austausch der Producte u. dgl.

Unentgeltliche Überlassung von Grund und Boden an neue Ansiedler findet gegenwärtig nicht mehr statt. In der Regel kann der Einwanderer nicht mehr als höchstens 85 *acres* zugewiesen bekommen, wenn nicht der specielle Zweck, den er im Auge hat — wie z. B. Viehzucht in größerem Stile — eine Ausnahme zulässig macht. Das überlassene Bodenareale muss aber innerhalb einer bestimmten Frist urbar gemacht und seiner nutzbringenden Bestimmung zugeführt sein, widrigenfalls das Recht an dasselbe verwirkt ist. Je nach Umständen sind diese Bedingungsfristen verschieden, dürfen aber zehn Jahre nie überschreiten. Nach Ablauf der Frist, auch früher, wenn der Ansiedler der Bedingung der Urbarmachung und Bebauung genügt hat, wird erst der Ankauf zulässig; 1 *yen* für 1000 *tsubo* (etwa $^{85}/_{100}$ *acres*) ist der mittlere Verkaufspreis, den die Colonialverwaltung einhebt. Zehn Jahre nach perfect gewordenem Verkaufe bleibt der Grund noch von Steuern befreit.

Der Hauptzweck dieser Bestimmungen ist der, den Ankauf von Ländereien zu Zwecken der Speculation, statt zu solchen der unmittelbaren Benützung, hintanzuhalten. Den Besitzern von Ländereien, welche dieselben noch vor Erlass der jetzigen Verkaufsbestimmungen erstanden, oder unentgeltlich zugewiesen erhalten und dieselben unbenützt liegen gelassen hatten, wurden Fristen zur Urbarmachung und Bebauung gestellt; bei Nichteinhaltung der Fristen fielen solche Ländereien zum ursprünglichen Verkaufspreise, oder, bei unentgeltlich überlassenen Gründen auch ohne jede Entschädigung, an die Colonialverwaltung zurück.

Im ganzen und großen können die bisherigen Colonisationsbestrebungen der japanischen Regierung auf Yoso allerdings befriedigende genannt werden; aber man darf dabei nicht den Maßstab der Erwartungen anlegen, welchen diese Regierung sich ursprünglich hingab, als die Colonisation der Insel geplant, und die ersten Maßregeln zu deren Verwirklichung ergriffen wurden. Die Aus-, beziehungsweise Einwanderung *en masse*, welche man erwartet und vielfach gewünscht hatte, trat eben nicht ein. Mehrfache Umstände haben hindernd eingewirkt. Vor allem ist der Japaner überhaupt seiner engeren Heimat, seiner Geburtsstätte, von Natur aus sehr anhänglich; auch das strenge Klima der nördlichen Insel, wo der Winter an 4—7 Monate dauert, und es während dieser Jahreszeit selbst in den südlichen, von der Natur bevorzugten Partien von Yeso sehr empfindlich kalt ist, übte eine abschreckende Wirkung; das Leben, an welches die unteren Volksclassen in den südlichen Theilen Japans gewöhnt sind, bietet nicht allzu viel Beschwernisse; bei den umfangreichen öffentlichen Arbeiten, welche seit Beginn der neuen Ära in Japan unternommen wurden, fanden sowohl die ärmeren Arbeiter lohnende Beschäftigung, als das verfügbare Capital vortheilhafte Anlage — nicht Arbeiter und nicht Capitalisten waren gedrängt, ihren Blick aus dem Bereiche der nächsten Umgebung nach entfernten, unbekannten Gegenden von unsicheren Verhältnissen zu richten. — Dazu kam, dass übereifrige Werbeagenten die neuen Colonien häufig als das gelobte Land überschwänglich priesen, in welchem jeder, der nur seine gesunde Arbeitskraft mitbringe, eine behagliche Selbständigkeit, Wohlstand, ja Reichthum erwerben könne; die Enttäuschung der Bethörten war in vielen Fällen eine bittere, und Zurückkehrende malten nun die Zustände im Hokkaïdo ebenso schwarz,

als ihre Verführer sie rosig geschildert hatten, und schreckten dadurch manche andere ab, die sich vielleicht entschlossen hätten, eine neue Heimat auf der nördlichen Insel zu suchen. Es wurde für die meisten die Thatsache entscheidend, welche keineswegs weggeleugnet werden konnte, dass im Hokkaïdo der Boden nur eine einzige Jahresernte gewährt, während der Japaner gewohnt ist, zwei und mehrere solche zu gewinnen; ebenso, dass der Winter spätestens anfangs November einsetzt und bis Mitte April dauert (Dr. Shinkizi Nagai[1]) nennt zwar den Winter von Yeso „nicht streng“, fügt aber bei, dass in Sapporo, unter 43° 4′ nördl. Breite, die Temperatur, wenn auch ausnahmsweise, bis auf — 16° C. herabgeht!), während welcher Zeit es für den Landmann, der warme Kleidung und Feuerung braucht, und seine Vorräthe zu verzehren gezwungen ist, an irgend welcher gewinnbringenden Beschäftigung fehlt.

Im Verhältnisse zur Größe der Insel sind die bis jetzt erreichten Besiedlungsresultate demnach auch recht geringfügige. Consul Quin gibt folgende Daten: Yeso bedeckt 36.882 engl. Quadratmeilen, beinahe ein Drittel vom Gesammt-Areale des ganzen übrigen japanischen Reiches; nur 179 Quadratmeilen sollen bis 1881, nur 170 weitere Quadratmeilen seither dem geregelten Landbau unterzogen worden sein.

An Raum zu weiterer Besiedlung fehlt es also, wie diese Zahlen zeigen, keineswegs; doch scheint das rauhe Klima der Insel das Haupthindernis für eine rascher fortschreitende Colonisirung zu sein. —

Für die nichtjapanische Außenwelt ist im Bereiche des Hokkaïdo jener Punkt, auf welchen das Interesse sich hauptsächlich concentrirt, das Städtchen Hakodate; in seiner Eigenschaft als Vertragshafen vermittelt dieser Ort die commerziellen Beziehungen der japanischen Colonie Yeso mit den Fremden; aber auch für die Beziehungen zum eigentlichen Japan ist Hakodate durch seine geographische Lage im äußersten Süden der Insel und an der Tsugarstraße, von eminenter Bedeutung.

Es ist begreiflich, dass bei der Bescheidenheit aller Verhältnisse auf Yeso die Handelsthätigkeit von Hakodate bis jetzt weit davon entfernt ist, eine solche imposante Gestalt aufzuweisen, wie jene der japanischen Vertragshäfen, mit welchen wir bisher Gelegenheit hatten, uns zu befassen. Es ist weder der Überschuss der Erzeugnisse des Bodens und der Industrie im Hokkaïdo bisher ein so namhafter, noch die hierauf fußende Kaufkraft der Bevölkerung eine so bedeutende, dass uns hier ein schwunghafter Güteraustausch, ein großartiger Ausfuhrs- und Einfuhrshandel entgegentreten könnten.

Die nachstehenden Zahlengruppen mögen dies näher beleuchten.

Die Werte des Einfuhrshandels betrugen zu Hakodate:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1884 | 1.025 £ |
| „ „ 1885 | 1.386 „ |
| „ „ 1886 | 3.316 „ |
| „ „ 1887 | 2.340 „ |
| „ „ 1888 | 9.316 „ |

[1]) „Gegenwart und Zukunft der Landwirtschaft Japans“. Von Dr. Shinkizi Nagai. Dresden 1887.

Die Steigerung dieser Gesammtwerte von 1885 auf 1886 und 1887 ist auf eine erhöhte directe Einfuhr von Petroleum zurückzuführen. Die bedeutend höhere Summe im Jahre 1888 aber ist die Folge der Einbeziehung großer Quantitäten Steinkohle in die Ausweise über die Einfuhr, welches Material für den Bedarf an Kriegsschiffen, auf Bestellung, nach Hakodate gebracht worden war.

Die angegebenen Wertsummen der Einfuhren, auf den Zollausweisen fußend, bleiben aber hinter den wirklichen Gesammtwerten der Einfuhren nicht unbeträchtlich zurück; denn alle fremden Waren, für welche in einem japanischen Hafen bereits der Einfuhrszoll erlegt wurde, werden in Hakodate zollfrei ausgeschifft, und erscheinen demnach nicht mehr in den Ausweisen. Yokohama ist der Ort, von welchem aus Hakodate hauptsächlich mit fremden — und auch mit japanischen — Erzeugnissen versehen wird. — Detaillirtere Daten über den allerdings wenig belangreichen Einfuhrshandel von Hakodate sind uns nicht zugänglich geworden.

Die Werte der Gesammtausfuhren bezifferten sich:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1884 | 66.730 £ |
| „ „ 1885 | 110.447 „ |
| „ „ 1886 | 112.959 „ |
| „ „ 1887 | 116.450 „ |
| „ „ 1888 | 82.644 „ |

Nebst den Producten der Fischerei kommt unter den Ausfuhrsproducten hier der Schwefel in besonderen Betracht. Die vulcanische Insel Yeso ist sehr reich an mächtigen Schwefellagern, und ein bedeutender Aufschwung in der Gewinnung dieses Artikels ist in der Hauptsache nur von Verbesserungen der Communicationen bis zum Verschiffungshafen abhängig.

Dem nicht sehr beträchtlichen Warenumsatze entspricht der ziemlich geringe Verkehr der fremden Schiffe im Hafen von Hakodate. Der weitaus größte Theil des Schiffsverkehres fällt auf Schiffe japanischer Flagge. Im Jahre 1888 z. B. liefen hier 2413 Segler mit 89.254 *t* Gesammtgehalt und 1691 Dampfer von 589.039 *t* Gesammtgehalt ein; hievon waren nur 6 Segler und 11 Dampfer von nichtjapanischer Flagge, und zudem gehörten von diesen 11 fremden Dampfern 5 der chinesischen Flagge an.

Das Interesse, welches der fremde directe Handel und die fremde Schifffahrt an Hakodate nehmen können, ist demnach ersichtlichermaßen nur ein ziemlich geringes. —

Die Stadt Hakodate wird uns vom Fregattenkapitän v. Spetzler als ein freundlicher, sich längs der offenen Hafenbucht hinziehender Ort von breiten, luftigen, reinen Straßen geschildert, welche sich rechtwinklig regelmäßig durchschneiden. Vom Strande aus erhebt sich die Stadt gegen die Abhänge des südlich von ihr gelegenen, 1142 Fuß hohen Hakodate-*Peaks.* Dieser Berg bildet das Centrum eines massigen Vorlandes, welches durch einen niedrigen Isthmus mit dem Festlande von Yeso verbunden ist; die solcherart entstehende Halbinsel bildet nach Norden eine sanfte Bucht, welche die Rhede von Hakodate begrenzt. Auf der am weitesten nach Norden vorspringenden Stelle des westlichen Theiles der Halbinsel, der Anamaspitze, ist ein Fort errichtet, welches die Rhede beherrscht, und den Rayon der Stadt nach Westen zu abschließt.

Die Häuser der Stadt tragen zu größtem Theile das bekannte Gepräge der japanischen Wohnhänser; einige nnter den öffentlichen Gebäuden sind aber in europäischem Stile erbaut. Das Gouvernementsgebäude, Zollhaus, Post- und Telegraphenamt, Gerichtsgebände, Gefangenhaus, Spital, ein Schulgebäude der amerikanischen Mission, das englische (zugleich k. u. k.) Consulat, eine Markthalle, ein Museum, das Gebäude der großen japanischen Dampfschifffahrtsgesellschaft, sowie einige Dampfmühlen werden von Fregattenkapitän v. Spetzler als die bemerkenswertoren Gebäude von Hakodate bezeichnet. Hakodate besitzt sieben größere und zehn kleinere Tempel für die Anhänger der verschiedenen im Lande vertretenen Bekenntnisse; die französische katholische Mission hat eine Kirche für ihre Adepten erbaut. Man zählt in Hakodate fünf japanische Clubs, und es bestanden dort zur Zoit der Anwesenheit des NAUTILUS zwölf Volksschulen, welche Zahl sich seither verdoppelt hat. 80 Lehrer ertheilen an diesen Schulen den Untorricht an 3381 Schüler (1889).

Im Jahre 1879 fiel der größte Theil der Stadt Hakodate einem verheerenden Brande zum Opfer. Beim Wiederaufbau soll die Stadt bedeutend in ihrem Anssehen gewonnen haben. Gegenwärtig ist die Regelmäßigkeit, die Breite, und — trotz mangelnden Pflasters — die Reinlichkeit der Straßen bemerkenswert; die Trottoirs zeigen stellenweise Holzpflaster. Die neneren Hänser sind vielfach mit Ziegeln gedeckt; die Schindeldächer sieht man zum Schutze gegen die starken hier vorkommenden Winde meisteus mit Steinen beschwert.

Im südlichen Theile der Halbinsel, etwas außerhalb der eigentlichen Stadt gelegen, befindet sich in einem reizenden Thale der beliebte Vergnügungs- und Ausflugsort Shai Sawabe; natürliche Thermen sind hier zur Anlage eines Badeortes benützt worden. Die zahlreichen hier errichteten Thee- und Badehäuser, sämmtlich von den schönsten Gartenanlagen umgeben, klare Teiche und Seen, schöne Promenadewege bieten einen reizvollen Aufenthalt.

Die Bevölkerung von Hakodate ist in stetiger Znnahme begriffen; nach officieller Zählnng lebteu in Hakodate zu Ende des Jahres 1888 53.036 Japaner, welche Zahl gegen das Vorjahr einen Zuwachs von 2311 Persouen darstellte. — Im Jahre 1885 betrug die Anzahl der Einwohner von Hakodate erst 41.231. — Was die in dieser Stadt lebenden Fremden betrifft, vermitteln uns die englischen Consularrapporte folgende Daten:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1885 | 38 | Europäer | und | Amerikaner, | 43 | Chinesen |
| 1886 | 37 | " | " | " | 40 | " |
| 1887 | 39 | " | " | " | 49 | " |
| 1888 | 39 | " | " | " | 40 | " |

Die in Hakodate lebenden Fremden wohnen nicht, wie in den anderen japanischen Vertragshäfen, in einem eigenen, ihnen zugewiesenen Stadttheile beisammen; Hakodate hat im territorialen Sinne keine Fremdenniederlassung; die Wohnungen der Fremden sind über die ganze Stadt zerstreut.

Von dem Verkehre, in welchem die Einwohnerschaft von Hakodate mit der Außenwelt steht, geben die Zahlen einon Begriff, welche die Thätigkeit des Post- nnd Telegraphenamtes charakterisiren. Im Jahre 1888 hat dieses Amt 735.636 Briefe übernommen, und 679.391 Briefe bestellt; 1,828.278 Briefe transitirten nach anderen Orten im Hokkaïdo. Im gleichen Jahre wurden 103.672 Telegramme abgesendet, 102.212 Telegramme empfangen, während 158.448 Depeschen transitirten. Diese Zahlen, in Vergleich mit der Bevöl-

kerungsziffer gebracht, zeigen immerhin von einer gewissen Regsamkeit des Lebens in Hakodate. —

Für Schiffe sind die in Hakodate gebotenen Ressourcen insoferne geringe, als es z. B. an einem Maschinen-Etablissement gänzlich fehlt, Maschinenbetriebsmateriale nur in untergeordneter Qualität zu erhalten ist, und selbst auf den Erhalt guter Steinkohle nicht immer mit Sicherheit gerechnet werden kann. Unter den vom Fregattenkapitän v. Spetzler genannten europäischen Firmen in Hakodate: J. Duus, Howell and Co., Henson and Co., ist es die letztgenannte, welche meistens Vorräthe an Cardiff- und Takashima-Kohle — etwa 150 *t* — im Vorrathe hält.

Lebensmittel u. s. w. waren zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS zu folgenden Preisen erhältlich:

| | |
|---|---|
| Frisches Fleisch per Pfd. engl. ........... | 8 ct. |
| Brot „ „ „ ........... | 8 „ |
| Reis per 112 Pfd. engl. .................. | 3 $ 50 „ |
| Fisolen per Pfd. engl. ........... | 4 „ |
| Zucker „ „ „ ........... | 10 „ |
| Käse „ „ „ ........... | 45 „ |
| Salzfleisch „ „ „ ........... | 8 „ |
| Conservefleisch „ „ „ ........... | 35 „ |
| Eier per 100 Stück .................... | 1 $ — „ |
| Hühner per Stück ...................... | 30 „ |
| Butter, conservirt per Pfd. ............... | 75 „ |
| Milch per Literflasche .................. | 15 „ |
| Gemüse per Pfd. ...................... | 3 „ |
| Erdäpfel „ Pikul ..................... | 1 $ — „ |
| Ein lebender Ochse ..................... | 35 „ — „ |
| Kohle: Cardiff per Tonne .............. | 14 „ 50 „ |
| Takashima „ „ .............. | 7 „ — „ |
| Poronai „ „ .............. | 4 „ 50 „ |

Diese Preise erfahren allerdings eine wesentliche Alterirung, sobald der Bedarf an Lebensmitteln, z. B. durch zufällige gleichzeitige Anwesenheit mehrerer Kriegsschiffe, ein plötzlich oder andauernd erhöhter ist. Im Consularberichte über das Jahr 1888 constatirt der Consularvertreter Mr. Bonar, dass Hakodate während des erwähnten Jahres außergewöhnlich viel Besuch von Kriegsschiffen hatte, indem 21 solcher Schiffe, worunter 12 britische, 5 französische, 2 nordamerikanische und 2 russische vor Hakodate zeitweiligen Aufenthalt nahmen. Die Summe der Liegetage dieser Schiffe belief sich im ganzen auf 516, und die Bemannungen zählten im ganzen 4434 Mann. Der Consul erwähnt, dass im Laufe des Sommers der Hafen zeitweise den ungewohnten Anblick von 17 gleichzeitig hier verankerten Kriegsschiffen bot, und dass man den Gewinn, welchen die Einwohner Hakodates von der Anwesenheit der vielen Kriegsschiffe gezogen haben mochte, auf 60.000 $ veranschlagte. Doch fügt er bei: *„to find 516 days provisions for this number of men, severly taxed the resources of this port.“*

Unter den öffentlichen Anstalten von Hakodate erregt ein Museum die Aufmerksamkeit des fremden Besuchers, welches vom Staate zu dem Zwecke errichtet worden ist, die natürlichen Erzeugnisse des Hokkaïdo zur

systematischen Darstellung zu bringen. Dieses Museum ist in zwei getrennten Gebäuden untergebracht, welche in Mitte einer weitläufigen, sowie das Museum öffentlich zugänglichen Gartenanlage errichtet sind. Ein künstlicher Hügel in diesem Volksgarten gewährt einen schönen Aussichtspunkt.

Eine eigene ethnologische Abtheilung des Museums bringt die Wohnstätten, Bekleidungsgegenstände, Waffen, Geräthe u. s. w. der Aïnos zur Anschauung. Von diesem Volksstamme, den Ureinwohnern Yesos und früher vielleicht ganz Japans, ist, wie Fregattenkapitän v. Spetzler ausdrücklich berichtet, in Hakodate selbst kein einziges Individuum zu sehen. Die japanische Civilisation und ihre auf Yeso aufblühenden Entwicklungsstätten üben keine Anziehung auf die Aïnos; die Regierung des Hokkaïdo beschränkt sich ihnen gegenüber auf Versuche, sie von der Jagd und Fischerei zum Ackerbau fortschreiten zu machen. Consul Quin erwähnt in seinem Berichte über den Ackerbau im Hokkaïdo, dass an 800 Aïnosfamilien bis zu Ende des Jahres 1886 sich dem Landbau zugewendet haben, und etwas über 800 *acres* Boden cultivirt haben sollen. Doch scheint man keine großen Hoffnungen zu haben, die Aïnos in ihrer Gesammtheit zu civilisiren; die allgemeine Ansicht auf Yeso, bemerkt der genannte Consul, sei die, dass die Aïnos, gegenwärtig dort auf die Zahl von etwa 14.000 Seelen geschätzt, in stetiger Abnahme begriffen, und somit dem Aussterben verfallen seien.

# D.

# Europäische Besitzungen, Colonien
und
# Protectorate.

---

# IV. Russische Häfen.

## 26. Wladiwostok.

*NAUTILUS: 17. bis 23. Juni 1886.*

Wladiwostok, an der Bai Peter des Großen[1]) gelegen, ist der bedeutendste Hafenort des asiatischen Russland, und ist ebenso in stetem Aufschwunge begriffen, wie unverkennbar die noch nördlicheren Küstenorte an Bedeutung mehr und mehr verlieren. Der Hafen, welcher durch ein großes, langgestrecktes Bassin gebildet wird, gibt für Schiffe jeder Größe ausreichenden Schutz. Die Stadt liegt auf dem im Norden des Hafenbeckens steil gegen die See abfallenden Bergabhange; sie trägt das Gepräge des fortschreitenden Werdens an sich. Die einzelnen Bauten stehen wohl in einer gewissen Ordnung da, doch verrathen die großen, unregelmäßigen, gleichsam der Ausfüllung harrenden Zwischenräume zwischen denselben das noch Unfertige der Anlage. Nur im westlichen Theile der Stadt, dem Chinesenviertel und Aufenthaltsorte des ärmeren Theiles der Bevölkerung, stehen die einzelnen Häuser dichter aneinander. Sowohl hier als in dem östlichen Theile der Stadt durchschneidet ein sehr regelmäßiges Straßennetz die Stadt in zwei aufeinander senkrechten Hauptrichtungen. Von den zur Richtung des Strandes parallelen Straßen verdient die breite Hauptstraße besondere Erwähnung, an welcher alle öffentlichen, sowie die bisher bedeutendsten privaten Gebäude ge-

[1]) Die weitläufige Bucht, welche gegenwärtig den Namen Peter des Großen führt, wurde erst im Jahre 1852, und zwar durch die französische Corvette CAPRICIEUSE entdeckt. Man gab ihr damals den Namen Golfe d'Anville. Zwei Jahre später besuchte Graf Putyatin an Bord der Fregatte PALLADA den Golf, und benannte den südwestlichen Theil desselben Possiet-Bai. Eine Aufnahme durch englische Kriegsschiffe fand im Jahre 1855 statt, und die Bucht wurde bei dieser Gelegenheit Victoria-Bai getauft. Im Jahre 1859 vollendeten die russischen Kriegsschiffe AMERICA und STRYELOCK die von den Engländern begonnene Aufnahme, und seither heißt der Golf nach dem großen Czaren; im Jahre 1861 wurde der Grund zu der russischen Niederlassung gelegt, welche sich bisher zur Stadt Wladiwostok erweitert hat.

legen sind. Die meisten Baulichkeiten sind aus Holz ausgeführt; die Wände sind aus schweren Bohlen gut gefügt, mit Moos kalfatert, und überdies häufig noch von außen verschalt.

Von den größeren Gebäuden erwähnt Fregattenkapitän v. Spetzler vorzugsweise die folgenden: vier große, der äußeren Form nach völlig gleiche Kasernen am Beginne der Bucht; das sogenannte Stabsgebäude, durch eine hohe, das Dach überragende Signalstange leicht erkennbar; das Wohngebäude des commandirenden Admirals, mit der Front gegen die See gestellt, und von einem großen, gegen die See zu sich ausdehnenden Parke umgeben; ferners zwei Kirchen, das Marinecasino, und zwei steinerne, ansehnliche Gebäude in der Hauptstraße, deutschen Handelsfirmen gehörig.

Am östlichen Ende der Bucht sieht man einige Baracken, welche zur Bequartirung der Marinetruppen während der Wintermonate verwendet werden. Hier befinden sich auch einige kleinere Werkstätten für Schiffsreparaturen.

Die Stadt ist reichlich mit gutem Trinkwasser versorgt, welches aus Brunnen und Quellen gewonnen wird. Die Beleuchtung der Straßen ist eine spärliche; zu derselben wird Petroleum verwendet.

Die Einwohnerzahl von Wladiwostok betrug zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS etwa 14.000 Personen; sie setzt sich aus Russen, Mandschuren, Chinesen, Japanern, Koreanern und einigen wenigen Deutschen zusammen.

Auffallend ist, dass in dem aufstrebenden Handelsorte noch keinerlei fremdes Consulat etablirt war.

Seiner Natur nach ist der Handel von Wladiwostok, dessen Wert sich von 1879 bis 1886 nahezu verdoppelt hat, Transitohandel. Die nachstehenden Handelsgüter sind die wichtigsten unter den nach Wladiwostok aus den verschiedensten Richtungen zufließenden Importartikeln.

Man bezieht:

| | | |
|---|---|---|
| Thee | aus | China, |
| Zucker | „ | Russland, |
| Alkohol, Spiritus, Bier | „ | Russland, |
| Wein | „ | Frankreich, |
| *Gin* | „ | Holland, |
| Kleidermanufacturen | „ | Deutschland, |
| *Shirtings*, *Drill* und *Cloth* | „ | England, |
| Weizenmehl | „ | Nordamerika, |
| Roggenmehl | „ | Russland, |
| Petroleum | „ | Nordamerika (New-York), |
| Zündhölzchen | „ | Nordamerika und Japan, |
| Metalle und Metallwaren, alte Schienen (als Baumaterial) | „ | England und Russland, |
| Dachpappe | „ | Deutschland, |
| Steinkohlen | „ | Saghalien, |
| Bauholz, Häute und Felle | „ | dem Innern Sibiriens. |

Artikel, die aus Österreich bezogen werden, sind: Gebogene Möbel (Thonet), Zimmereinrichtungsgegenstände, Galanteriewaren, Stiefel und Schuhe, feine Papiersorten.

Mit Ausnahme der Spirituosen, einschließlich der Biere, unterliegen die Einfuhrsartikel keinerlei Zoll. 96percentiger Alkohol wird mit 7 Rubel per russischen *Wedro* (12·3 *l*), die Biere mit $16^1/_2$ Kopeken per Flasche verzollt.

Ein großer Theil der importirten Waren wird nach den Küstenorten und nach dem Innern Sibiriens weiter verfrachtet.

Der eigene Export ist ein unbedeutender, und besteht eigentlich nur aus Seegras und Trepang für China, Kuhhäuten und Eichhornfellen. Felle wilder Thiere kommen zwar auch zum Export, aber nur in unbedeutenden Quantitäten.

Die bedeutendsten Firmen, welche den Großhandel Wladiwostoks besorgen, sind die folgenden:

Kunst und Albers, eine Hamburger Firma, seit 1864 bestehend; dieses Haus beschäftigt in Wladiwostok 25 Commis und an 100 chinesische Taglöhner; Langelütje, Lindholm, Steinbach und Co., deutsche Firmen; — Scheweloff und Co., Tschurin und Co., russische Firmen.

Als die erste Handelsfirma von Wladiwostok wird jene von Kunst und Albers angesehen.

An privaten Industrie-Etablissements bestanden zur Zeit der Anwesenheit des Nautilus in Wladiwostok:

Eine Bierbrauerei, welche einen Absatz von 5000 Flaschen monatlich erzielte; eine Dampfmühle, der Firma Lindholm u. Co. gehörig; zwei Dampfsägen, Fahre und Fedoroff; eine große Ziegelei, der Firma Kuster gehörig; eine große Bäckerei und Biscuitfabrik der Firma Meynard; der Regierung gehört ein größeres Eisenwerk.

Die gesetzlichen Maße und Gewichte sind die russischen; die landesübliche Münze der Silber- und der Papierrubel, der letztere — zur Zeit der Anwesenheit des Nautilus — mit 50 Procent Agio. An Scheidemünzen gibt es Silberstücke zu 5, 10, 15 und 20 Kopeken, Kupfermünzen zu 1, 2, 3 und 5 Kopeken. Endlich kommen auch noch halbe und Viertelkopeken aus Kupfer vor. Silberstücke von einem halben und Viertelrubel, sowie solche von 5 Kopeken sind selten. Im gewöhnlichen Verkehre laufen auch die in Ostindien überall verbreiteten Dollars und japanische *Yens* um; Dollars und *Yens* werden für zwei, das Pfund Sterling für zehn Papierrubel angenommen. An Banknoten sind solche zu 1, 3, 5, 10, 25 und 100 Rubel im Umlaufe, während die Fünfzig-Rubel-Noten aus dem Verkehre gezogen worden sind. Im Kleinverkehre wird vielfach nach dem Dollar und dessen Unterabtheilung, den Cents, gerechnet; wir ersehen dies auch aus der nachfolgenden, vom Fregattenkapitän v. Spetzler eingesendeten Preisliste der verschiedensten für Schiffe nöthigen Artikel, welche Liste die Preise theils in Dollars und Cents, theils in Rubel angibt.

Man bezahlte zur Zeit der Anwesenheit des Nautilus für:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Frisches Brot | 7—8 | ct. | per Pfd. russisch |
| Frisches Fleisch | 10—12 | „ | „ „ „ |
| Zwieback | 10 | „ | „ „ „ |
| Russisches Salzfleisch | 6 | Rubel | „ *Pud* |
| Amerikanisches Salzfleisch | 6·14 | „ | „ „ |
| Präservirtes Rindfleisch | 1 | „ | „ Kilogr. |
| Präservirtes Hammelfleisch | 1 | „ | „ „ |
| Reis | 1·10 | „ | „ *Pud* |
| Spalterbsen | 5 | „ | „ „ |
| Ganze Erbsen | 3 | „ | „ „ |
| Salz | 1 | „ | „ „ |

| | | |
|---|---|---|
| Käse | 0·60 Pfd. | per Pfd. |
| Cacao | 4 „ | „ Kilogr. |
| Zucker | 6 „ | „ *Pud* |
| Kaffee | 16 „ | „ „ |
| Feinster Rum | 1·70 „ | „ Liter |
| Essig | 0·25 „ | „ „ |
| Wein | 1 „ | „ „ |
| Conservirte Gemüse | 36 „ | „ *Pud* |
| Russischer Branntwein | 66 Kopeken | „ Liter |
| Ein lebender Ochse | 45—60 Rubel | |
| Steinkohlen | 18 „ | „ Tonne |
| Mehl | 2 $ 60 ct. | per 56 engl. Pfd. |
| Ein Huhn | 50 „ | |
| Butter | 60 „ | per Pfd. |
| Erdäpfel | 1 Rubel | „ „ |
| Tea-Öl | 15 „ | „ *Pud* |
| Werg | 14 „ | „ „ |
| Holzkohle | 0·70 „ | „ „ |
| Bier | 6 „ | 12 Flaschen |
| Eier | 1 $ | „ 100 Stück |
| Milch | 15 ct. | „ Flasche |
| Fische | 8 „ | „ Pfd. |

Man sieht aus dieser Zusammenstellung, dass die Verproviantirung eines Schiffes in Wladiwostok keinen Schwierigkeiten unterliegt, obschon die Preise, welche alle von hohen Seefrachten influenzirt sind, nicht eben sehr billige genannt werden können.

Von den öffentlichen Anstalten, welche man gewöhnlich an großen Handelsplätzen findet, sind hier noch manche nicht ins Leben getreten; so z. B. gibt es keine Börse, keine Handelskammer, weder Banken noch Zeitungen oder regelmäßige öffentliche Warenmarktrapporte. Auch sind in Wladiwostok, wie schon bemerkt, noch keine ausländischen Consulate etablirt; nur Japan unterhält einen fixen commerziellen Regierungsagenten in der aufstrebenden Handelsstadt.

Betrachten wir nun den Seeverkehr, welcher dem zunehmenden Handel von Wladiwostok dienstbar ist. Fregattenkapitän v. Spetzler nennt die folgenden regelmäßigen Dampferverbindungen:

1. Sechs Dampfer der russischen freiwilligen Flottengesellschaft[1]) machen jährlich sechs Fahrten zwischen Odessa und Wladiwostok, wofür sie von der Regierung mit der Summe von 500.000 Rubel subventionirt werden. Die Dauer jeder einzelnen Fahrt wird auf 42—45 Tage angegeben; auf der Reise werden die Häfen von Aden, Colombo, Singapore, Hongkong und Nagasaki angelaufen.

2. Zwei Dampfer der russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel in Odessa machen jährlich eine Fahrt nach Wladi-

[1]) Die Dampfer der freiwilligen Flottengesellschaft wurden während des russisch-türkischen Krieges aus freiwillig gesammelten Beiträgen erbaut, und der Kriegsmarine zur Verfügung gestellt; sie werden von Officieren und Mannschaften der Kriegsmarine bemannt, welche sich hiezu melden. Die Dienstleistung dauert drei Jahre, und ist mit einer Geldzulage verbunden.

wostok, ohne an bestimmte Zeittermine oder an den Besuch bestimmter Zwischenhäfen gebunden zu sein.

Sowohl auf den Schiffen der freiwilligen Flottengesellschaft, als auf jenen der eben zuletzt genannten Gesellschaft beträgt der Frachtsatz zwischen Odessa und Wladiwostok für das *Pud* von einem Cubikfuß Raum 50 bis 60 Kopeken. Die Passagierpreise betragen 600 Rubel für die erste, 420 R. für die zweite, 300 R. für die dritte Classe. Die erste Classe hat bis jetzt wenig Anklang gefunden; es hat sich daher die Praxis herausgebildet, die Passagiere, welche den Tarif der zweiten Classe bezahlen, in den Räumlichkeiten unterzubringen, welche für die Passagiere der ersten Classe bestimmt sind.

3. Die Dampfer der japanischen Gesellschaft *Nipon Yusen Kaisha* laufen zwischen Shanghai, Nagasaki und Wladiwostok. Auf diesen Fahrten berühren sie die koreanischen Häfen Fusan und Gensan. In Nagasaki haben die Dampfer dieser Linie den Anschluss nach Yokohama, Tientsin und Hongkong. Im Laufe des Jahres werden zwölf dieser Reisen gemacht, welche so eingetheilt sind, dass sie alle drei Wochen, mit Unterbrechung während der strengen Jahreszeit, stattfinden. Dieser Linie fällt der regelmäßige Postverkehr zu. Doch werden eigenthümlicherweise von diesen Dampfern die Briefe zur Beförderung nicht angenommen, welche bei dem russischen Postamte in Wladiwostok recommandirt (eingeschrieben) wurden. Für jede Fahrt erhält die Gesellschaft von der japanischen Regierung eine Subvention von 2000 $.

4. Ein subventionirter Privatdampfer vollführt jährlich eine Rundreise von Wladiwostok nach Kamtschatka und in das Ochotzkische Meer; diese Fahrt sollte fortan von einem Schiffe der freiwilligen Flottengesellschaft übernommen werden.*

5. Der russische Dampfer BAIKAL macht jahrlich zwei Fahrten von Shanghai nach Nagasaki, Chefoo und Wladiwostok.

6. Reisen von Wladiwostok nach Nikolajewsk mit Berührung von Passette (achtmal), Wladiwostok (fünfzehnmal), Olga (sechsmal), Karsakowsk (dreimal), Imperatorbucht (viermal), Dui (sechsmal), endlich Castries (siebenmal) im Jahre.

Diese letzteren Fahrten repräsentiren eine Route von im ganzen 20.048 Meilen, für welche die Regierung eine Subvention von 30 Kopeken per Meile, also nahezu 60.000 Rubel im ganzen, bewilligt.

Die wichtigsten Frachttarife sind: Nach Shanghai 6, nach Nagasaki 5, nach Chefoo 5, nach Nikolajewsk 12 $ per Tonne.

Der Dampferverkehr bildet den Haupttheil der Schiffahrt, welche für Wladiwostok in Betracht kommt; die Segelschiffe stehen an Zahl und Größe gegen die Dampfer zurück, und die Küstenschiffahrt, an welcher sich etwa 500 chinesische Dschunken und koreanische Boote von einem mittleren Tonnengehalte von 12 *t* betheiligen mögen, ist ohne besondere Bedeutung.

Der zunehmenden Handelsbedeutung von Wladiwostok entsprechend, zeigt die Schiffahrt eine steigende Tendenz; im Jahre 1879 liefen 43, 1880 70, 1881 ebenfalls 70, 1882 69 Schiffe ein und aus; im Jahre 1883 zählte man 70 Schiffe mit einem Gesammttonnengehalte von 48.538 Registertonnen, 1884 79 Schiffe mit 59.694 Registertonnen als ein- und auslaufende Schiffe. Im Jahre 1885 liefen 68 Dampfer und 16 Segler mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 70.381 *t* ein und aus.

Diese Schiffe vertheilten sich auf die verschiedenen Flaggen wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| Japan 12 Dampfer ........................ | mit | 10.672 *t* |
| Russland 33 Dampfer und 3 Segler .......... | „ | 39.205 „ |
| Deutschland 19 Dampfer und 5 Segler ....... | „ | 13.630 „ |
| England 3 Dampfer und 7 Segler ........... | „ | 5.615 „ |
| Amerika 1 Segler ........................ | von | 233 „ |
| Norwegen 1 Dampfer ...................... | „ | 1.026 „ |

Zu erwähnen ist, dass die See-Assecuranz für Schiffe und Güter, welche die tartarische Straße zu passiren haben, eine sehr hohe ist; die Gründe hiefür liegen in der besonderen Gefährlichkeit dieser Straße infolge ihres seichten und schwierigen Fahrwassers, der ungenügenden Beleuchtung und Betonnung, der häufigen dichten und anhaltenden Nebel und der vielen Stürme. — Von österreichischen oder ungarischen Assecuranzgesellschaften ist übrigens nur die Gesellschaft „Donau“ in Wladiwostok vertreten; die Agentur führt das große Haus Kunst und Albers.

Directe Handelsbeziehungen zwischen Firmen unserer Monarchie und solchen von Wladiwostok bestehen noch keine; aber immerhin bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler, dass einige Industrieerzeugnisse Österreichs ihren Weg über Hamburg auch hieher finden.

Der commerziellen Bedeutung, welche Wladiwostok zum Theile schon erreicht hat, aller Wahrscheinlichkeit nach aber noch in viel höherem Maße erreichen wird, steht die Wichtigkeit nicht nach, welche diesem Platze von Seite der russischen Regierung in militärischer Richtung beigemessen wird. In der That ist die Lage von Wladiwostok, in der Mitte der Längenausdehnung der westlichen Küste des japanischen Meeres, nahe an dem *triplex confinium* des asiatischen Russland, Koreas und Chinas, dann zugleich als der vorgeschobenste russische Posten gegen Japans und Chinas Häfen, von eminenter strategischer Bedeutung; die natürlichen Verhältnisse des Hafens aber gestatten hier die Anlage eines mächtigen, schwer zu bezwingenden Flottenlagers, eines Hauptquartiers für die russisch-sibirischen Seestreitkräfte. Thatsächlich ist Wladiwostok auch schon zu einem Kriegshafen erster Classe officiell declarirt worden.

Die Befestigungen und technischen militärisch-maritimen Anlagen, welche dieser Eigenschaft des Ortes entsprechen sollen, sind in voller Entwicklung begriffen. Zwölf starke Erdwerke bestanden bereits zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS; die vielen, die Küste dominirenden Höhen eignen sich vortrefflich zur Anlage von mächtigen Batterien und Forts. An den wichtigsten Punkten sind solche schon angelegt und mit modernen, weittragenden Geschützen bestückt worden; auch ohne Kenntnis der Details der Anlage und Bewehrung der vorhandenen Forts konnte das Urtheil abgegeben werden, dass Wladiwostok schon jetzt dem Angriffe einer starken Flotte standzuhalten vermag. Die schmale Einfahrt des Hafens ist für die Vertheidigung durch moderne submarine Sprengmittel vollkommen geeignet.

Die Garnison von Wladiwostok bestand zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS aus dem ersten ostsibirischen Grenzbataillon, 900 Mann und 17 Officiere stark; einer Sappeurcompagnie zu 244 Mann; zwei Compagnien Festungsartillerie und zwei sogenannten Compagnien Marinemannschaft. Die Mannschaft für die ostsibirische Flotte ist in fünf Compagnien eingetheilt, von welchen drei für den Einschiffungsdienst zwei für den Dienst in den

Marineetablissements bestimmt sind. Die Verpflegung dieser nicht unbedeutenden Garnison war auf contractliche Lieferungen aus Odessa basirt; doch war eben die Übergabe dieser Verpflichtung an Handlungshäuser im Zuge, die ihren Sitz in Wladiwostok selbst hatten.

Militärischer Chef war der Contre-Admiral Feldhausen, zugleich politischer Gouverneur für den District Wladiwostok; er unterstand dem Generalgouverneur der Amurprovinzen, Baron von Korff, welcher seine Residenz in Habarowka hat. Die Landtruppen der Garnison hatten als Commandanten den General Beranew.

Für die Unterkunft der Garnisonsmannschaften dienen theils die schon erwähnten, aus Rohziegeln erbauten einstöckigen Kasernen, theils ein Barackenlager, welches etwa eine Meile nördlich von der Stadt gelegen ist. Dieses Barackenlager wird über die Sommerszeit von den Truppen bezogen. Es besteht aus kleinen, für je 80 Mann berechneten Baracken, welche aus Holz und Lehm errichtet sind.

Die Artillerie ist auf den Befestigungswerken bequartiert. Die Marinemannschaft hat ihre eigenen Quartiere hinter dem Arsenale.

Das Arsenal liegt an der Ostseite des Hafens. Vorläufig ist dasselbe noch nicht für den Bau von Schiffen eingerichtet, wohl aber schon befähigt, die meisten Reparaturen ausführen zu können. Das Arsenal besteht aus zwei getrennten Theilen. Der eine, im Nordwesten des Hafens gelegen, bedeckt ein schmales, sich längs des Flusses hinziehendes Terrain; dieses enthält fünf Vorrathsmagazine, theils aus Holz, theils aus Eisenblechen hergestellt; ferners zwei gedeckte Aufschlepphellinge für sechs Torpedoboote, einen Aufschlepp für kleinere Schiffe bis zu 500 *t*; eine Kesselschmiede und Werkstätten in drei Gebäude vertheilt, und ausgedehnte Holzlager. In unmittelbarer Nähe dieses Theiles des Arsenals befinden sich längs des Ufers mehrere Munitionsdepots.

Am Ufer vor diesem Theile des Arsenals werden die Schiffe zum Überwintern vertänt.

Im zweiten Theile des Arsenales befinden sich eine ausgedehnte Minenwerkstätte, zur Erzeugung vollständig ausgerüsteter Seeminen fähig; eine Kesselschmiede und ein Torpedobootshafen, welcher zur Zeit des Besuches durch den NAUTILUS fünf ausgerüstete Torpedoboote enthielt, während auf den früher erwähnten Aufschleppen drei solcher Boote aufgeschleppt waren. Vor diesem Theile des Arsenales liegt ein Balancedock von genügender Größe für Kanonenboote, und selbst für die in der russischen Marine und freiwilligen Flotte zahlreich vertretenen sogenannten Klipper. Ein zweiter größerer Balancedock befand sich damals im Bau.

Mehrere Gebäude, welche der Administration des Arsenals angehören, befinden sich außerhalb desselben; erwähnenswert ist außer diesen Gebäuden auch noch das Marinespital.

Dieses Spital hat einen Belegraum von 250 Betten; die Einrichtung erschien den Besuchern als ziemlich primitiv. Als Betten fand man z. B. einfache Pritschen mit Matratzen und Decke. Das Militärspital nimmt auch Civilpersonen auf; die Vergütung, welche hiefür beansprucht wird, beträgt zwei Rubel täglich.

Das Klima von Wladiwostok ist trotz der Lage dieses Ortes an einer Oceanküste ein excessives, d. h. es bietet heiße Sommer und kalte Winter. Während des Winters, welcher vom Monate November bis einschließlich des

Monats März gerechnet werden muss, sinkt das Thermometer häufig auf 25 bis 27 Grade unter den Gefrierpunkt. Vom December an ist der Hafen bis auf 7—8 Meilen weit eingefroren; die Stärke der Eisdecke beträgt dann bis zu $1^1/_2$ Meter. Die kleineren Häuser der ärmlichen Stadttheile befinden sich während der Dauer der strengen Jahreszeit förmlich unter Schnee begraben. Der beste Monat des winterlichen Halbjahres ist der März; wenn da auch die Kälte oft noch eine sehr große ist, so hat man doch klaren Himmel und ruhige Luft. Das Frühjahr erstreckt sich über die Monate April und Mai; während dieser Zeit hat man regnerisches und feuchtes, nebliges Wetter. Als mittlere Temperatur des Frühjahres wird 6·5° C. angegeben. Im Juli und August, den Monaten des Hochsommers, erreicht die Temperatur sehr oft 30 und selbst 32°. In dieser Jahreszeit sind heftige Gewitter keineswegs selten. Der Herbst hat nur eine kurze Dauer; im October setzen die nordöstlichen Winde ein, und Schneefälle bezeichnen schon das Herannahen des Winters. Die mittlere Jahrestemperatur von Wladiwostok, welcher Ort auf dem Breitenparallele von Marseille liegt, beträgt nur 4·5° C. ober Null.

Auf den zwischen weiten Grenzen variirenden Temperaturverhältnissen von Wladiwostok basiren die meisten der dort vorkommenden Krankheiten. Rheumatismen, besonders der Gelenke, treten keineswegs selten auf. Die Gelenksrheumatismen haben häufig Herzkrankheiten im Gefolge. Im Sommer treten vielfach Magen- und Darmkatarrhe auf. Typhus ist in Wladiwostok unter den ärmeren Bewohnern und bei Soldaten häufig, ebenso der Scorbut. Variola kommt am meisten unter der koreanischen und chinesischen Bevölkerung der Stadt vor. Wechselfieber und Dysenterie hingegen sollen sehr selten vorkommen; ebenso wird behauptet, dass trotz der großen Zahl der in der Stadt lebenden Prostituirten, und der rücksichtlich dieser Personen sehr lässigen sanitären Controle doch nur wenig Fälle von venerischen Erkrankungen vorkommen sollen.

Schließlich mag noch Erwähnung finden, dass Wladiwostok nach zwei Seiten, nämlich über Nagasaki und durch die sibirische Landleitung in telegraphischer Verbindung mit der übrigen Welt steht.

---

## 27. Karsakowsk.

*NAUTILUS: 28. Juni bis 3. Juli 1886.*

---

Die Insel Saghalien, oder auch Sakhalin, erstreckt sich zwischen 45° 57' und 54° 24' nördl. Breite, im nördlichen großen Ocean, längs der Küsten der russischen Mandschurei. Die langgestreckte Insel ist von dem Festlande durch die schmale tartarische Straße getrennt; nach Süden ist es die Straße von Lapeyrouse, welche Saghalien von Yezo, der nördlichsten der japanischen Inseln, scheidet. Die Existenz der tartarischen Straße ist erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit bekannt; sowohl Lapeyrouse, welcher im Jahre 1787, als Krusenstern, welcher im Jahre 1805 die Küsten von Saghalien besuchten, hielten die Insel für einen in die See vorspringenden Theil des nördlichen asiatischen Continentes. Die Ehre der Entdeckung der tartarischen Straße war einem Japaner, Mamia Rinso, vorbehalten, wie dies Siebold in seinem »Nipon« nachweist; die Schiffbarkeit der Straße wurde im Jahre 1849 durch Nevelskoi festgestellt.

Von dieser Zeit an richtete Russland eine besondere Aufmerksamkeit auf diese Insel, welche den russischen festländischen Territorien so nahe gelegen ist; zahlreiche Expeditionen wurden zum Zwecke der Erforschung der Insel ausgerüstet. Boshnyak im Jahre 1851, Undrimskiy-Korsakoff im Jahre 1853, waren die ersten Führer solcher Expeditionen, welchen jene von Schronk (1855/56), Schmidt, Glehn, Brylkin und Shebunin (1860), Lopaopatin (1867), Dobrotworsky (1869), endlich Polyakoff (1881/82), folgten, und eine reiche Ausbeute an Beobachtungen in geologischer Richtung, sowie über die Fauna, Flora und Ethnographie der Insel mit sich brachten.

Schon die Expedition des Jahres 1853 unter Korsakoff führte zur Gründung einer kleinen Niederlassung in der an der Südspitze der Insel liegenden Aniva-Bucht; aus dieser Niederlassung ist das heutige Karsakowsk entstanden. Die Resultate der Erforschungsexpeditionen, welche von russischer Seite nach der Insel ausgesendet worden waren, hatten die Insel als für die Anlage einer Straf- oder Deportations-Colonie geeignet erscheinen lassen; Russland beschloss demnächst auch zu diesem Zwecke die Erwerbung der staatlichen Oberhoheit über die Insel. Die definitive Cession der Hoheitsrechte über Saghalien an Russland von Seite Japans, zu welchem Staate die Insel bishin gerechnet wurde, fand im Jahre 1875 statt.

Seit der Erwerbung der Insel durch Russland ist Saghalien, als russische Strafcolonie, auch zu großem Theile von Russen bevölkert; P. A. Kropotkine gibt die Zusammensetzung der Bevölkerung (1886) folgendermaßen an:

2000 Gilyaks, 2500 Aïnos, 500 Oroks, ebensoviele Japaner und 6000 Russen. Der erstgenannte Volksstamm, von den Gilyaks am Amur in nichts unterschieden, bewohnt die nördlichen Partien der Insel, deren gesammte Größe etwa jener von Belgien und den europäischen Niederlanden zusammengenommen gleichkommt. Sie sind Jäger und Fischer; doch behaupten die wenigen, zerstreut vorkommenden Japaner ihnen gegenüber die einträglichsten und besten Fischereigründe. Die Oroks, von tungusischer Abstammung, sind ausschließlich Jäger; die merkwürdigen Aïnos dürfen als die Ureinwohner der Insel angesehen werden. Es ist dies jener Volksstamm, welcher von manchen Ethnologen als der ursprüngliche Menschenschlag des gesammten japanischen Archipels angesehen wird, und welcher von den jetzigen Japanern immer mehr und mehr nach Norden gedrängt worden zu sein scheint; man findet sie jetzt auf der nördlichen Hälfte von Yeso, der südlichen Hälfte von Saghalien, und die auf den kurilischen Inseln lebenden Völkerstämme scheinen ihre nächsten Verwandten zu sein. Gleich diesen zeichnen sich die Aïnos unter allen mongolischen Stämmen durch einen auffallenden starken Haar- und Bartwuchs aus.

Als russische Colonie zerfällt Saghalien in drei Districte; der südlichste District ist jener von Karsakowsk, der General-Gouverneur der Insel residirt aber nicht auf dieser selbst, sondern in Alexandrowsk auf dem Festlande, welchem Orte gegenüber, auf der Westküste von Saghalien, der Ort Dni liegt, wichtig durch die in dessen Nähe liegenden Kohlenlager.

Karsakowsk ist, wie eben erwähnt, der Hauptort des südlichsten Districtes der Insel, und zugleich eine der Stationen für die Deportirten. Es ist ein kleiner Ort von etwa 50 Häusern, die sich an beiden Seiten eines Hügels nahe an dem Ufer der Aniwa-Bucht ausbreiten. Das Gebäude, welches zuerst in die Augen fällt, ist das auf der Spitze des Hügels errichtete Gefangenhaus. Dasselbe stellt sich als ein großes Blockhaus mit vier erkerartigen Thürmen dar; in der Nähe des Gefangenhauses sieht man drei große Baracken, welche zur Kasernirung der Überwachungsmannschaft dienen. Weiter folgen die Wohnhäuser der Beamten, eine kleine Kirche und mehrere Privathäuser, jedes einzelne von einem kleinen eingezäunten Garten oder von Felsstücken umgeben. Ein zweites Haus für Aufnahme von Gefangenen befand sich zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS im Bau. Sämmtliche Häuser sind vollständig aus Holz gezimmert. Die Verwendung schwerer Balken und Bohlen gibt ihnen das Aussehen von Blockhäusern. Die Dichtungen an den Wänden sind zum größten Theile aus Moos hergestellt. Unter den nicht öffentlichen Gebäuden sind die bedeutendsten das Wohnhaus des militärischen Commandanten der Station, und jenes des japanischen Consuls. Nahe am Strande stehen mehrere Schuppen und Baracken, welche als Vorrathsmagazine Verwendung finden. Ein hölzerner Molo ermöglicht ein bequemes Anlegen mit Booten.

Der einzige bemerkenswertere und ein gewisses Interesse für den Besucher bietende Bau ist das große Gefangenhaus. Dasselbe umschließt einen großen viereckigen Hof, um welchen in den einzelnen Flügeln die Administrationsräume, Wachlocale, Küchen, und die für je 60 Mann eingerichteten Sträflingssäle liegen. Diese traurigen Säle haben Holzboden, Gitter-

fenster, Pritschen und mächtige Öfen; die üblichen Gucklöcher in den Thüren für die Beaufsichtigungsorgane fehlen nicht.

Das Strafhaus wird von jenen Deportirten bewohnt, welche hier den ersten Theil ihrer Strafe abbüßen; nach einer mehr oder minder langen Gefängnisstrafe steht es den hieher deportirten schweren Verbrechern frei, entweder auf Saghalien zu bleiben, oder ihren Aufenthalt in Sibirien zu nehmen. Doch heißt es, dass die einmal hieher Deportirten ihre volle bürgerliche Freiheit nie wieder erreichen können. Im Districte Karsakowsk befanden sich zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS 1400 Deportirte; 400 von denselben waren im Strafhause internirt, der Rest befand sich schon in dem Stadium der bedingten Freiheit; diese Sträflinge leben in selbsterbauten Häuschen, und betreiben Feldbau und kleine Gewerbe. Der Nutzertrag ihrer Arbeit gehört ihnen, aber nicht vollständig, da sie der Regierung zu einer Art von Frohndiensten verpflichtet sind.

Die im Strafhause Internirten werden zu öffentlichen Arbeiten, wie Straßenbau, Holzfällen, Lastarbeiten u. s. w., verwendet; sie tragen Ketten an den Füßen, welche auch bei der Arbeit nicht abgelegt werden.

Die bedingt freigelassenen Verbrecher, welche außerhalb des Strafhauses leben dürfen, sind berechtigt, sich Frauen zu nehmen; diese sind meistens auch deportirte Verbrecherinnen. Eine solche Verbindung wird ohne jede Ceremonie, nach eingeholter Bewilligung des Directors, geschlossen.

Während die Freigelassenen für ihren Lebensunterhalt sorgen müssen, so gut dies bei der natürlichen Armut des Landes eben gehen will — das Klima ist dem Bodenbau abträglich, selbst Kartoffeln wachsen nicht gehörig aus — fällt der Unterhalt der eigentlichen Gefangenen natürlicherweise der Regierung zur Last. Man schätzt die jährlichen Auslagen für jeden der Gefangenen auf etwa 110 Rubel, und den Wert der von ihnen geleisteten Arbeit auf die Hälfte dieses Betrages. Die Nahrung der Gefangenen besteht aus Suppe, Fisch, etwas Fleisch, und 1·5 *kg* Schwarzbrot täglich für den Mann. Zur Bekleidung erhält jeder Sträfling jährlich drei Paar Wäsche und einen grauen Mantel im Werte von vier Rubeln.

Eine strenge Disciplin herrscht in dem Gefangenhause, und auch die Freigelassenen sind der Disciplinargewalt der amtlichen Organe unterthan. Mord oder Lebensbedrohung werden mit dem Tode bestraft. Doch ist die Vollziehung der Todesstrafe an die Genehmigung von Seite des Generalgouverneurs von Nordsibirien gebunden. Schwere Verbrechen oder Vergehen werden von einem ambulanten Kriegsgerichte abgeurtheilt, und kann dieses Gericht bis zu 100 Knutenhieben über den Schuldigen verhängen; die Disciplinargewalt des Districtscommandanten kann 40 Streiche, jene des Gefängnisdirectors bis zu 20 Streichen zuerkennen.

Ein Militärdetachement, aus Sibirien detachirt, besorgt den Sicherheitsdienst. In Karsakowsk befanden sich 200 Mann unter Commando eines Obersten, mit einem Hauptmanne, drei Officieren und einem Militärarzte.

In sanitärer Beziehung ist in Karsakowsk verhältnismäßig gut vorgesorgt. Ein Privathaus ist zu einem Spitale für die Garnison adaptirt; es enthält drei Krankenzimmer zu je vier Betten. Das Krankenhaus für die Sträflinge ist ebenfalls in einem ehemaligen privaten Gebäude eingerichtet und hat Platz für 24 Patienten. Im allgemeinen sind die sanitären Verhältnisse günstige; contagiöse und miasmatische Krankheiten sind unbekannt. Im Frühjahre und im Herbste kommen acute entzündliche Krankheiten, im Sommer Erkrankungen

des Verdauungstractes vor; syphilitische und venerische Krankheiten sind äußerst selten.

Bei der geringen Ertragsfähigkeit des Bodens und den geringen Bedürfnissen, welche die armen und wenigen Bewohner von Karsakowsk der Natur der Dinge nach haben können, ist es selbstredend, dass hier von einem Handel und Verkehr so gut wie gar nicht die Rede sein kann. Ein Schiff, welches Karsakowsk anläuft, findet hier keinerlei Ressourcen. An Lebensmitteln kann man schwarzes Korn- (Commiss-) oder weißes Weizenbrot, Fleisch (meist von zäher Beschaffenheit), lebendes Vieh und etwas Reis bekommen. Ein wichtiger Verproviantirungsartikel, nämlich Steinkohle, ist meistens vorhanden. Die Regierung hält nämlich hier einen Vorrath von der in den Bergwerken von Dui durch Sträflinge geförderten Kohle zu eventuellem Gebrauche für die eigenen Kriegsschiffe bereit. Sollte dieser Vorrath eben erschöpft sein, oder keine Kohle aus demselben abgegeben werden können, so ist doch Holz im Überflusse zu bekommen. Dasselbe hat aber keine besondere Heizkraft. NAUTILUS kam in den Fall, seine Brennvorräthe mit Holz ergänzen zu müssen; man berechnete die Heizkraft von 1 $m^3$ des erhaltenen Holzes als gleichwertig mit jener von 100 *kg* Cardiffkohle.

Die Preise für die einzelnen Artikel, welche NAUTILUS zur Ergänzung seiner Vorräthe einkaufte, waren die folgenden:

| | | |
|---|---|---|
| Frisches Brot | 35 kr. | per Kilogramm |
| " Fleisch | 60 " | " " |
| 1 Ochse | fl. 41·28 | |
| 1 $m^3$ Brennholz | " 1·375 | |

Zum Preise des Holzes muss bemerkt werden, dass dasselbe in gesägtem Zustande an Bord gestellt wurde.

Maschinenbetriebsmateriale ist nicht erhältlich.

Die Handelsbewegung beschränkt sich auf die Zufuhr der Bedürfnisse für die Garnison und die Sträflinge. Mehl, Salz, Fleisch u. s. w. wird aus Odessa bezogen. Zur Ausfuhr gelangen Lachse und Häringe, welche auf japanischen Küstenfahrern verschifft werden. Hiefür erhebt die Regierung einen Ausfuhrszoll von 7·5 Kopeken per *Pud*. Auch einige Zobelfelle gelangen zur Ausfuhr; dieselben gelten aber als sehr minderwertig gegenüber jenen von Kamtschatka.

Ein einziger Kaufmann ist in Karsakowsk ansässig; derselbe, namens Zeller, ist aus Mainz gebürtig und deutscher Staatsangehöriger. Er betreibt ein kleines Victualiengeschäft, welches mit einem Kramladen verbunden ist. Die wenigen Personen, welche etwas größere Bedürfnisse haben, wie z. B. die Officiere und Beamten der Station, decken übrigens ihre Einkäufe durch directe Bestellungen aus Wladiwostok oder Odessa; die Soldaten und Sträflinge aber können begreiflicherweise nur minimale Ausgaben machen. Der Umsatz des Geschäftes ist demnach ein sehr geringer.

Eine regelmäßige Verbindung hat Karsakowsk nur zweimal im Jahre durch Dampfer von und nach Wladiwostok; außerdem laufen manchmal Kriegs- und Transportschiffe den Hafen an.

Eine telegraphische Verbindung besteht nicht; ebenso hat Karsakowsk kein Postbureau.

## 28. Petropawlowsk.

*NAUTILUS: 11. bis 19. Juli 1886.*

---

Im Nordosten einer kleinen Seitenbucht der Avatcha-Bai liegt Petropawlowsk oder Peterpaulski, der Hauptort von Kamtschatka. Auf dem sanft ansteigenden Abhange der Hügelkette, welche die Bucht umsäumt, liegen etwa 60 Blockhäuser zerstreut, jedes von einem kleinen Feldstücke umgeben; keines dieser Häuser ist von dem anderen an Größe sonderlich unterschieden. Eine kleine Kirche — ein Geschenk der amerikanischen Pelzhandelscompagnie — und drei isolirt stehende Baracken, welche zur Aufbewahrung von Lebensmittelvorräthen dienen, sind die einzigen Gebäude, welche man als öffentliche bezeichnen könnte. Die Anlage zeigt keine Regelmäßigkeit; es gibt hier keine Straßen oder Gassen, sondern nur mehr oder minder gut erhaltene Pfade, welche die Communication zwischen den einzelnen Anwesen vermitteln. Zwei Monumente fesseln den Blick des Besuchers; das eine ist Behring gewidmet, das andere erinnert an die Opfer des Krimkrieges [1]. Etwa 500 Menschen bewohnen diese Stadt.

So klein und an sich unbedeutend dieser Ort ist, so kommt ihm doch, als dem Sitze der Provinzialregierung Kamtschatkas und als dem besten Hafen

---

[1] Petropawlowsk, eine der äußersten östlichen Gemarkungen des russischen Weltreiches, blieb während des Krieges der alliirten europäischen Westmächte gegen Russland von feindlichen Angriffen nicht verschont. — Englische Seestreitkräfte erschienen im Sommer 1855 vor dem kamtschadalischen Hafen, wurden aber von den russischen Kriegsschiffen, Fregatte AURORA (40 Geschütze), Corvette ALEUTZA (20 G.), energisch zurückgewiesen. Gleichwohl durfte man russischerseits nicht hoffen, den Platz auf die Dauer mit Erfolg behaupten zu können. Die beiden genannten Kriegsschiffe, nebst der schwach armirten DRINA und zwei anderen Transportschiffen, nahmen demnach alle Bewohner von Petropawlowsk und sämmtliches bewegliche Material an Bord, und erreichten glücklich, den Verfolgungen der Engländer in dichtem Nebel entgehend, nach Umschiffung des Nordendes von Saghalien, die schwer zugänglichen Amur-Mündungen, wo dieselben nach Überwindung zahlloser Schwierigkeiten durch Erdwerke geschützt wurden, welche man mit den Schiffsgeschützen bewehrte.

Admiral Putiatin und die Bemannung der vor Simoda verunglückten russischen Corvette DIANA (siehe Seite 592) fanden Petropawlowsk infolge oberwähnter Thatsachen gänzlich verlassen. Auf der Rückreise nach dem Amur, von englischen Kreuzern hart bedrängt, wurde auch Putiatins Schooner durch geschickte und glückliche Benützung der häufigen dichten Nebel vor dem Schicksale der Wegnahme bewahrt.

dieses Regierungsdistrictes, eine gewisse Wichtigkeit zu. Die Halbinsel Kamtschatka bildet einen der vier Districte der russischen Küstenprovinzen; man gibt die Anzahl der Einwohner des Districtes auf 6000 an, die zumeist aus Sibirien eingewandert sind; die nördlichen Stämme nennen sich Korjaken, die weiter im Süden lebenden aber Kamtschadalen. Die Hauptorte sind Miltkowa und Kliontschewskaja; Sitz des Districtschefs aber, wie schon erwähnt, ist Petropawlowsk. Dieser politische Chef ist ein *Isprawnik*-Polizeimarschall. An öffentlichen Functionären unterstehen ihm hier: zwei Popen, ein Arzt, ein ärztlicher Gehilfe, ein Leuchtthurmaufseher und ein Kosakenofficier mit 15 Polizeimännern; für den ganzen District beträgt die Polizeimannschaft 50 Mann.

Petropawlowsk ist der Ausfuhrshafen von Kamtschatka. Der Gesammtwert der Ausfuhr Kamtschatkas wird mit jährlich 220.000 Rubel angegeben, doch sollen hievon nicht weniger als 160.000 auf die im Osten der Halbinsel gelegenen Commandeurinseln entfallen. Diese Inselgruppe besteht der Hauptsache nach aus der Behring- und der Kupferinsel, 300 Meilen nördlich von Petropawlowsk entfernt. Diese Inseln sind reich an den sogenannten Seekatzen, *morskoj-kotjik*, und es wird auf denselben ein sehr ergiebiger Seehundsfang betrieben. Die Ausbeute ist von der russischen Regierung an die amerikanische Pelzcompagnie verpachtet. Den Einwohnern der Inseln — Aleuten — zahlen die Agenten der Gesellschaft 1—2 Rubel für das Stück Seehundsfell; die jährliche Beute an Seehundsfellen soll an 50.000 Stück betragen. Die Jagd auf Seehunde, welche alljährlich zu bestimmter Zeit die Commandeurinseln aufsuchen, soll sehr leicht sein und gar keinen Aufwand an Mühe oder List erfordern. Man erschlägt die Thiere, soweit man ihrer habhaft wird, und schont dabei nur die weiblichen und ganz jungen Thiere. Die Ausbeute an Fellen wird im Herbste nach San Francisco gebracht, von wo sie nach London verfrachtet wird; bei den dort stattfindenden Auctionen sollen die Felle den Mittelpreis von 6 Dollars erreichen. Dieser Wert wird aber durch die Appretur, deren Geheimnis streng gewahrt werden soll, in sehr bedeutender Proportion erhöht. Ein eigener Dampfer der amerikanischen Gesellschaft holt alljährlich die Ausbeute an Fellen von den Commandeurinseln; er bringt das, zur Aufbewahrung der in der nächsten Saison zu schlagenden Thiere nöthige Salz — an 200 *t* — mit, und versieht die Agenten der Gesellschaft, deren je einer auf jeder der Inseln angestellt ist, mit den nöthigen Gegenständen, und wickelt überhaupt das Jahresgeschäft ab. Auf den Commandeurinseln soll nur ein schlechter Ankerplatz zur Verfügung stehen; mehreremale während der Saison besucht der erwähnte Dampfer, ALEXANDRA genannt und von einem deutschen Kapitän geführt, den Hafen von Petropawlowsk, wo er seine Ladung mit den hier für die amerikanische Gesellschaft aufgestapelten Ergebnissen der kamtschadalischen Jagd vervollständigt. Im allgemeinen kann gesagt werden, dass die Commandeurinseln Seehunds-, Seeotter- und Blaufuchsfelle, die Halbinsel Kamtschatka Zobelfelle, weiße und rothe Fuchsfelle, Bären- und Fischotterfelle liefert; der Mittelwert der Zobelfelle soll 15 Rubel betragen.

In den kleinen Ortschaften im Innern der Halbinsel haben die Pelzhändler ihre Agenten, welche die Pelze von den eingebornen Jägern im Wege des Tauschhandels erstehen. Die beliebtesten Tauschartikel sind Thee, Zucker, Tabak, Conserven, Reis, Munition, Spirituosen und Salz.

Wenn die Ausfuhr des Districtes Kamtschatka sich auf die Ergebnisse der Jagd nach Pelzthieren beschränkt, so besteht die Einfuhr nach Petropawlowsk

naturgemäß außer den Gegenständen zur Bedeckung der mäßigen Bedürfnisse der Einwohner dieser Stadt und der Orte des Inneren, hauptsächlich aus den eben früher genannten Artikeln, welche der Tauschhandel zur Gewinnung der Felle braucht. Außer den oben angeführten Tauschartikeln kommen demnach noch zur Einfuhr: Mehl, Holz, Kohlen, Salz und Spirituosen. Spirituosen und Bier unterliegen denselben Zöllen wie in Wladiwostok.

Aus den beschränkten Verhältnissen der Einfuhr folgt, dass die Ressourcen, auf welche ein Schiff hier zählen kann, nur sehr geringe sind. Der wichtigste Artikel, Kohle, ist gleichwohl meistens erhältlich. Die Regierung hält für ihre eigenen Schiffe gewöhnlich an 1000 *t* japanischer Takasimakohle am Lager; mit Bewilligung des Flottencommandanten zu Wladiwostok, darf von diesem Vorrathe an fremde Kriegsschiffe das nöthige Quantum abgegeben werden. Häufig ist auch amerikanische Vancouverkohle am Lager. Diese letztere Kohle ist pechschwarz, glänzend, und fühlt sich leicht und speckig an; sie brennt gut, mit einer langen hellen Flamme, bedeckt den Rost sehr schnell mit einer dünnen Schlacke und verlegt die Rohre stark mit einem pechschwarzen Ruß, welcher an den Rohrwänden haftet und an denselben noch weiter glimmt. Diese Kohle erzeugt viel Rauch; ihre Heizkraft ist gleichwohl eine befriedigende. NAUTILUS verbrauchte von dieser Kohle bei 88 Rotationen der Maschine stündlich 400 *kg*. Anderes Maschinenbetriebsmateriale als Steinkohle ist aber in Petropawlowsk nicht zu haben. Der Preis der Tonne Vancouverkohle stellte sich für NAUTILUS auf fl. 25·13¼.

Für frische Lebensmittel bezahlte man:

| | |
|---|---|
| Brot ............ | 37·5 kr. pro Kilogramm |
| Fleisch.......... | 37·5 „ „ „ |
| Butter .......... | 50 Cent. pro Pfund |
| Milch ........... | 12 „ „ Flasche |
| 1 lebender Ochse.. fl. 37·50 | |

An conservirten Lebensmitteln ist insoferne nie ein Mangel, als die Regierung vorsorglicherweise in diesem Orte, welcher sosehr auf die Zufuhr von außen angewiesen ist, in eigenen Depots stets einen auf zwei Jahre für die ganze Einwohnerschaft der Stadt berechneten Vorrath an Mehl, Thee, Salz, Conserven u. s. w. unterhält. Diese Vorräthe sind verkäuflich, ohne dass aber dieser Verkauf etwa monopolisirt wäre. Es steht jedermann der Handel mit Lebensmitteln frei.

Die eigentliche Landeswährung ist auch hier die russische; der Wert, zu welchem die in Ostasien coursirenden Dollars hier angenommen werden, ist, sowie in Wladiwostok und Karsakowsk, zwei Papierrubel.

Die in Petropawlowsk bestehenden bedeutenderen Handelsfirmen sind jene von J. Lugebil, Hunter und Saudalin, nebst zwei russischen Kleinhändlern. Die erstgenannte Firma ist die Agentur der amerikanischen Pelzcompagnie Hutchinson, Kohl, Phillipens und Co.; die Centrale dieser Gesellschaft ist in San Francisco, und ist diese Gesellschaft selbst wieder ein Zweig der *Alaska Commercial Company*. Die Firma Hunter ist Agentie der russischen Firma Philippens. Sie besorgt ebenfalls Ausfuhren an Pelzwerk, wendet aber den Einfuhren gleicherweise ihre Thätigkeit zu. Russische Manufacturen genießen bedeutende Frachtbegünstigungen auf den von der Regierung abhängigen Schiffen, die nach Petropawlowsk kommen. Die Firma Sandalin führt ein Detailgeschäft und besorgt die Lebensmittellieferungen für Schiffe. Auch diese Firma beschäftigt

sich mit der Ausfuhr von Pelzwaren. Ihr Chef ist Besitzer eines Schlachthauses und nebenbei unbesoldeter Bürgermeister der Stadt.

Commerziells oder sonstige Versicherungsgesellschaften bestehen hier keine; doch soll eine Art von gegenseitiger Brandschadenversicherung eingeführt sein.

Der Verkehr beschränkt sich auf die schon früher angedeutete jährliche Verbindung mit San Francisco, dann einer zweimaligen Verbindung durch Schiffe der freiwilligen Flotte mit Wladiwostok während der eisfreien Zeit. Alljährlich einmal erscheint ein Kriegsschiff mit inspicirenden Regierungsbeamten. Ab und zu kömmt ein Schiff mit einer Kohlenladung oder mit Baumaterial, wie eben zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS der Flensburger Dampfer ACTIVA. Der Besuch von Petropawlowsk durch fremde Kriegsschiffe ist äußerst selten; als NAUTILUS in Petropawlowsk anlangte, war dieses Kanonenboot seit dem Jahre 1879 das erste fremde Kriegsschiff, welches den Hafen besuchte. Die Kriegs- oder Handelsflagge unserer Monarchie war noch nie dort gesehen worden.

Eine telegraphische Verbindung besteht nicht; die Überlandspost setzt Petropawlowsk einmal des Jahres während der Zeit, in welcher die Schiffahrt nicht möglich ist, mit der übrigen Welt in Verbindung. Diese Winterpost geht um die Mitte des Eismonates December von Petropawlowsk ab und langt im Juni in St. Petersburg an; im April erhält man in Petropawlowsk eine Post, welche im vorhergehenden October von St. Petersburg expedirt worden ist. Die Route geht über Jakutsk, wo auch die letzte Telegraphenstation ist. Die Distanz zwischen St. Petersburg und Petropawlowsk beträgt auf dieser Route 13.279 Werst. Die Frankirung eines einfachen Briefes auf dieser enormen Distanz kostet 7 Kopeken. Pakete dürfen das Gewicht von 15 Pfund nicht übersteigen. Für diese zahlt man für die ersten 3000 Werst 27 Kopeken, für jede weiteren 250 Werst um 1 Kopeke mehr. Nachdem keinerlei Fahrwege bestehen, muss die Beförderung der Post mittelst Tragthieren und auf den schlechten Pfaden mittelst der landesüblichen Hundeschlitten erfolgen.

Der halbwilde Zustand, in welchem die zahlreichen Zughunde sich befinden, wird als Ursache angegeben, warum man in Petropawlowsk kein Kleinvieh halten kann; man sagt, dass Schafe, Ziegen, Schweine, Geflügel u. s. w. vor den Hunden nicht zu schützen wären.

Aus den vorstehenden kurzen Angaben über die Verkehrsverhältnisse ist schon zu entnehmen, wie das nordische Klima von Petropawlowsk alle Thätigkeiten beeinflusst und beherrscht; trotzdem ist das Klima der Stadt wegen ihrer nach Norden zu geschützten Lage eigentlich relativ kein ungünstiges oder übermäßig strenges zu nennen. Zu Ende des Monates September beginnt schon die Kälte einzusetzen, meist von starken Schneefällen begleitet; im Laufe des Winters, welcher sich bis in den Monat März erstreckt, sinkt aber das Thermometer nur sehr selten bis auf 20° unter den Nullpunkt. Als das Frühjahr kann der Monat April angesehen werden; vom Mai an steigt das Thermometer merklich und erreicht während der langen Tage des Juli und im August häufig genug 25°.

In gesundheitlicher Beziehung wird nichts Ungünstiges berichtet; wie an allen Orten von excessiverem Klima sind Erkrankungen der Respirationsorgane im Herbste und Frühling bei den raschen Temperaturschwankungen, und Erkrankungen der Verdauungsorgane im Hochsommer nicht eben selten. Hingegen sind Infectionskrankheiten in Petropawlowsk geradezu unbekannt.

# V. Die Philippinen.

## 29. Allgemeines.

Zwischen dem 5. und dem 20. Grade nördl. Breite und dem 117. und 126. Grade östl. Länge erstreckt sich der Archipel der Philippinen. Vor mehr als $3^1/_2$ Jahrhunderten von Magelhaens entdeckt, welcher dort seinen Tod fand und dadurch um den Ruhm gebracht wurde, die erste Weltumseglung zu Ende zu führen, sind die Philippinen von einer Mannigfaltigkeit der Gestaltung und des Wesens in mehr als einer Hinsicht, die als eine der Ursachen der noch immer unvollkommenen Kenntnis dieses merkwürdigen Archipels gelten darf. Es hat gleichwohl den Philippinen, vom Zeitpunkte ihrer Entdeckung an, nicht etwa an der nöthigen Beachtung gefehlt, obwohl damals die Molukken, „die Gewürzinseln“, weit mehr im Vordergrunde des Interesses standen, als die neuentdeckten vielversprechenden Inseln, welche von den Spaniern „Inseln des Westens“, von den Portugiesen aber „Inseln des Ostens“ genannt, und zwar aus gutem Grunde genannt wurden, auf welchen wir später noch zu sprechen kommen wollen. —

Die Thatsache der vollbrachten Weltumsegelung, und die Entdeckung des großen Archipels nördlich der strittigen Molukken erweckte den ganzen Enthusiasmus des Königs Karl I. (Kaiser Karl V.), und er ordnete sofort die Ausrüstung einer neuen Flotte an, welche den Spuren Magelhaens folgen sollte. Als diese Flotte, wenige Tage nachdem sie die spanischen Gewässer verlassen hatte, durch Stürme vernichtet wurde, rüstete man gleich eine andere an ihrer Stelle aus, und Loaisa verließ mit derselben im Juli 1524 den Hafen von Corunna. Auch diese Expedition verlief fruchtlos; nach Passirung der Magelhaensstraße wurden die Schiffe durch Stürme zerstreut, den Befehlshaber, sowie den ihm im Range zunächst stehenden Juan Sebastian Elcano, den einstigen Nachfolger Magelhaens (der vom König als erster Weltumsegler als stolzes Wappen die Erdkugel mit der Inschrift: „*Primus circumdedit me*“ erhalten hatte), ereilte der Tod. Auch die von Natividad in Mexico im Jahre 1542 mit fünf Schiffen und 370 Mann unter den Befehlen des Villalobos ausgesegelte Expedition hatte das Missgeschick, ihren

Führer durch den Tod zu verlieren. Villalobos hatte vom Kaiser den gemessenen und strengen Befehl erhalten, die Molukken, um welche der Streit zwischen Spanien und Portugal heftiger als je wogte, auf keinen Fall zu berühren; durch Stürme auf die Molukken verschlagen, brachte die Kränkung über seinen unverschuldeten Ungehorsam Villalobos den Tod; in den Armen des heiligen Franz Xaver, welcher die Expedition mit einigen Augustiner-Mönchen begleitet hatte, gab er seinen edlen Geist auf. Die führerlos gewordene Mannschaft zerstreute sich, und die meisten schifften sich auf portugiesische Fahrzeuge ein. An die Expedition des Villalobos, so geringe Resultate sie auch hatte, knüpft sich der Name, welcher später dem ganzen Archipel gegeben worden ist, und welchen Namen er bis auf den heutigen Tag behalten hat: Villalobos nannte nämlich die Insel Samar, östlich in der Mitte des Archipels »Filippina«. Von diesem Namen ausgehend, nannte man die umgebenden Inseln bald die »Filippinas«, und dieser Name befestigte sich umsomehr, als es dem Zeitalter der Regierung Königs Philipp II. vorbehalten war, die Eroberung der Inseln wirklich zu vollziehen.

Erst zwanzig Jahre nach den misslungenen Versuchen, welche wir hier kurz angedeutet haben, kam unter Philipp II. die erfolgreiche Expedition zustande, deren Obercommando Miguel Lopez de Legaspi anvertraut wurde. Auch Legaspis gegen die Philippinen segelnde Flotte ging von Natividad aus in See; Pater Andreas von Urdaneta, mit zahlreichem geistlichen Stabe, begleitete die Expedition, um in den zu unterwerfenden Ländern das Christenthum zur Annahme zu bringen. Am 21. November 1564 war Legaspi von Natividad ausgesegelt, und nach Berührung der Barbudas und der Marianen erreichte er am 13. Februar 1565 die Philippinen. Von der kleinen, central gelegenen Insel Cebu aus begann Legaspi das Werk der Unterwerfung des Archipels, und vor mehr als drei Jahrhunderten sind die Philippinen durch ein fortgesetztes Werk der Eroberung zu einem Colonialbesitze der spanischen Krone geworden. —

Im geographischen Sinne dürfen wir zu dem philippinischen Archipel auch die unter dem Namen des Sulu-Archipels bekannte Inselgruppe zählen, welche vom westlichen Ende der großen Südinsel der Philippinen, Mindanao, ausgehend, gleichsam eine natürliche Brücke gegen das Nordostende von Borneo in ähnlicher Weise bildet, wie die langgestreckte Insel Palavan (Paraguà) mit ihren nordöstlichen und südwestlichen Fortsetzungen als eine Verbindung zwischen der central gelegenen Philippinen-Insel Mindoro und der Nordspitze von Borneo sich darstellt.

Im Westen vom südchinesischen Meere, im Osten vom Großen Ocean, im Süden von der Celebes-See bespült, schließen die Philippinen sammt den Inseln des Sulu-Archipels die Sulu-See an drei Seiten ein, während die Nordküste von Borneo diese See an der vierten Seite begrenzt; nach Norden entsenden die Philippinen in den Babuyanes- und Batanes- oder Baschi-Inselgruppen kleine Ausläufer in die Straße von Formosa, welche sich dem südlichen Grenzlande Formosas bis auf 200 *km* nähern.

Unmittelbar im Süden der Babuyanes-Inseln finden wir die nördlichste und zugleich unstreitig bedeutendste der Philippinen-Inseln — Luzon. Mit Recht wird Luzon als eine der von der Natur begünstigtesten Inseln der tropischen Zone bezeichnet, sowohl ihres fruchtbaren, ergiebigen Bodens halber, als wegen ihres Reichthumes an wasserreichen Flüssen bei günstiger Küstenentwicklung. Der Hauptdurchmesser der Insel, von NW nach SO gezogen, erreicht

eine Länge von 774 *km*, und die Insel bedeckt eine Bodenfläche von 110.940 $km^2$. Hiezu dürfen noch 9310 $km^2$ Flächeninhalt der zahlreichen kleinen, in unmittelbarer Nähe von Luzon gelegenen Inselchen und Eilande gerechnet werden, von welchen Masbate mit 3637, Ticao mit 362, Burias mit 292, Marindunque mit 829, Catanduanes mit 1803 und Polillo mit 1821 $km^2$ die bedeutendsten sind.

An den Südwesten der Hauptinsel Luzon schließt sich Mindoro mit 9650 $km^2$ an; weiter folgen in südwestlicher Richtung die aus zahlreichen kleineren Inseln bestehende Gruppe der Calamianes und dann die 429 *km* lange, 13.850 $km^2$ bedeckende Insel Palawan (von den Spaniern Paraguà genannt) mit Balabac als äußerstem südwestlichen Endpunkte dieser Kette, die sich bis auf 90 *km* der Insel Borneo nähert. An die Nordostspitze von Palawan lehnt sich die kleine Insel Dumarang an, und gegen Westen von dieser breiten sich die gänzlich unbedeutenden Cuyos- und Cagayanes-Eilande aus.

Die mittlere philippinische Inselgruppe, welche sich im Süden von Luzon befindet, und am meisten das charakteristische Gepräge des Enggedrängten an sich trägt, wird von den Spaniern mit dem Namen der Visayas bezeichnet. In dieser Gruppe finden wir zunächst Samar, gleichsam die Fortsetzung von Luzon nach SO, mit 12.175 $km^2$; im SW von Samar, nur durch den äußerst engen Canal von S. Juanico von ihr getrennt, Leyte mit 9500 $km^2$; dann Bohol mit 3250, Cebú mit 5925, Negros mit 8705, endlich nördlich von dieser letzteren Panay mit 11.790 $km^2$. Von den kleineren zu dieser mittleren Gruppe der Visayas zählenden Inseln sind die bemerkenswertesten: Sibuyan mit 349, Romblon mit 1500, Tablas mit 779, Guimaras mit 445 und Siquijor mit 442 $km^2$.

Im Süden der Visayas-Gruppe befindet sich die große Insel Mindanao, nach Westen in mächtige Halbinseln auslaufend; die Insel misst von Norden nach Süden 447, von Osten nach Westen 483 *km* und bedeckt eine Fläche von 87.680 $km^2$. In dieser Flächenzahl sind aber die kleinen Inselchen und Eilande inbegriffen, welche zu der Insel Mindanao gezählt werden können. Sehr nahe an der westlichen Südspitze von Mindanao liegt die kleine Insel St. Bazilian, welche auch der Straße zwischen der Insel und Mindanao den Namen gibt.

Von der Insel St. Bazilian, gegen SW hin, bilden mehrere kleine Eilande gleichsam das Verbindungsglied zwischen den Philippinen und den vor wenigen Jahren von Spanien annectirten Inseln des Sulu (Joló) und des kleinen Tawi-Tawi-Archipels.

Im ganzen berechnen die officiellen spanischen Angaben, auf welche wir in vorstehendem uns stützen, den Flächeninhalt der Philippinen — ohne die Sulu-Inseln und den Tawi-Tawi-Archipel — auf 345.585 $km^2$, was 69% der Ausdehnung des europäischen Spanien gleichkommt[1]). (Spanien sammt den Balearen und Pithyusen: 497.244 $km^2$.)

[1]) Wir haben uns nicht gescheut, diese vielleicht etwas zu detaillirt scheinenden Angaben über die Flächeninhalte von einzelnen der philippinischen Inseln hier zu geben, weil wir in der Lage sind, dieselben einem auf officiellen spanischen Quellen fußenden Werke: „*Guia Oficial de Philipinas*“, zu entnehmen, welches Werk Fregattenkapitän v. Spetzler aus Manila mitgebracht, und uns freundlichst zur Verfügung gestellt hat. Angesichts der ansehnlichen Differenzen, welche man in den Angaben über die Größe der Philippinen an verschiedenen Orten findet, ist es gewiss nicht ohne Interesse, die Angaben kennen zu lernen, welche von der spanischen Co-

Die Grppirnng nnd Beschaffenheit der philippinischen Inseln lässt dieselben als ein zusammenhängendes Erhebungsganzes erkennen; die tiefen Thäler desselben sind vom Meere überflutet und bilden die zahlreichen Becken, Straßen nnd Canäle des Archipels.

Durchgehends erscheinen die Inseln der Philippinen-Gruppe gebirgig; bedeutende Ketten ziehen sich von Süden gegen Norden; die Sierra Madre und die Caraballos im Norden von Luzon stellen eine Erhebungsmasse dar, die nicht allein in ihrem Innern gegliedert ist, sondern auch in verschiedenen Richtungen gegen das Meer Verzweigungen aussendet. Gegen Norden sich ausgabelnd, bildet dieser Gebirgsstock in seiner südöstlichen Fortsetzung die mächtige Halbinsel, welche in dieser Richtung vom Hauptkörper von Luzon sich abzweigt. Die Berge, in welchen diese Gebirge ihre höchste Erhebnng finden, sind der Tonglo, Culili, Tagudin mit senkrecht abfallender Spitze, Toptep, Manacao, Tocadan, Cabnnian. Präcise Höhenangaben fehlen; sicher ist, dass die Berge in der mittleren Inselgruppe, den Visayas, an Höhe hinter den Bergen von Luzon zurückstehen, und dasselbe scheint mit den Bergen auf Mindanao der Fall zu sein. Palawan hingegen zeigt mehrere hohe und durch steile Formation ausgezeichnete Berge.

Inwieferne die Gebirgssysteme der Philippinen durchgängig vulcanischen Gepräges sind, ist allerdings noch keineswegs ermittelt; aber als einem Stücke des großen Vulcangürtels des Stillen Oceans hat sich schon seit langer Zeit die Aufmerksamkeit den Vulcanen der Philippinen zugewandt, dem Verbindungsgliede der Reihe Kurilen — Japan — Formosa und der Reihe, welche über Mindanao und die Sangir-Inseln in die Molukken fortsetzend, dort einen Zweig westlich nach Java hinsendet, einen andern nach

---

lonialregierung als die richtigen hingestellt werden. Allerdings sind die Schwierigkeiten noch immer groß genug, mit welchen jede umfassendere geodätische Arbeit auf den Philippinen zu kämpfen hat, nnd auch den oben gegebenen officiellen Daten mag keine absolnte Richtigkeit innewohnen; immerhin dürften sie vor anderen Daten einen gewissen Vorzug beanspruchen dürfen. H. A. Webster (1885) bemerkt treffend: »*As the number of the Philipines is believed to exceed 1400, and the larger islands are in several cases only beginning to be properly explored, it is impossible to give a definitive statement of their aggregate land area*«. Nach Domanns Karte vom Jahre 1882 berechnet dann der genannte Geograph den Flächeninhalt der Philippinen anf 114.356 englische Quadratmeilen, was 393.556 $km^2$ gleichkäme, nnd der früher angegebenen, auf spanischen Berechnnngen fußenden Angabe von 345.585 $km^2$ immerhin näher stünde, als die am meisten verbreiteten diesfälligen Annahmen. Die bekannten verlässlichen geographisch-statistischen Tabellen von Hübner geben nämlich für die Philippinen mit Hinzurechnnng der Suln-Inseln nur 296.182 $km^2$, und das Gothaische Diplomatisch-statistische Jahrbuch für 1889 gibt dieselbe Größe an, indem dasselbe die folgenden Flächeninhaltsangaben macht:

| | |
|---|---|
| Philippinen | 293.726 $km^2$ |
| Suln-Inseln | 2.456 » |
| Marianen | 1.140 » |

Hänfig leiden Angaben, denen sonst alle Merkmale der Verlässlichkeit zukommen, an Unvollständigkeit, indem nur die größeren Inseln berücksichtigt werden; so z. B. bei Jagor (Reise in den Philippinen, Anhang, S. 317). Dort wird u. a. für Luzon, Mindanao, Samar, Panay, Mindoro, Negros, Leyte, Cebu, Bohol nnd Masbate nach dem *Annuario Estadistico de España* der Gesammtflächeninhalt mit 295.585 $km^2$ angegeben, also mehr als das Dipl.-stat. Jahrbuch für die gesammten Philippinen sammt dem Suln-Archipel angibt. F. v. Hellwalds »Die Erde und ihre Völker« gibt die runde Zahl von 300.000 $km^2$ als Flächeninhalt der Philippinengruppe an.

Osten, die seit Leopold v. Buch sogenannte westaustralische, bis nach Neuseeland sich erstreckende Reihe«.

J. Rothe, welcher mit diesen Worten die vulcanische Situation des Philippinischen Archipels so treffend charakterisirt, muss übrigens zu seinem Leidwesen constatiren, dass die Kenntnis der geologischen Beschaffenheit der ostasiatischen Inselwelt bisher eine geringe sei — Java ausgenommen, über welches die Untersuchungen Jungbuhns genügend Licht verbreitet haben. Roths Arbeit über die geologische Beschaffenheit der Philippinen erschien im Jahre 1873 (als Anhang zu Jagors Reisewerke); aber mehr als ein Jahrzehnt später — im Jahre 1885 — bezeichnet noch H. A. Webster[1]) diesen Roth'schen Appendix zu Jagors Reisen in den Philippinen als *»the best resumé of geological facts in regard to the Philipines«.* Die nähere geologische Erforschung der Philippinen harrt noch ihres Meisters, und auch heute noch hätte die Klage Berechtigung, mit welcher vor mehr als dreißig Jahren Dr. F. v. Hochstetter an Alexander v. Humboldt, von S. M. Fregatte NOVARA aus, den Bericht über die auf Luzon gemachten Beobachtungen und gesammelten Daten einleitete. »Wäre Spanisch-Indien«, schrieb der berühmte österreichische Gelehrte, »so glücklich gewesen, in den erfolgreichen, ruhmgekrönten Arbeiten eines Naturforschers, der hier, wenn auch nur einige Jahre, gewirkt und gelebt, ein großes Vorbild zu sehen, wie es Euer Excellenz in ewig denkwürdiger Weise im spanischen Amerika gegeben haben, so müsste in diesem Zauberlande ein reger wissenschaftlicher Forschungseifer erwacht sein, der uns die Natur dieser merkwürdigen Insel längst kennen gelehrt hätte. So aber ist nichts, fast gar nichts geschehen, weder von Seite der hierzulande das Regiment führenden Mönche, noch von Seite der ansässigen Spanier!« [2])

Die überwiegend vulcanische Natur des Landes, die häufigen, von den unglaublichsten Veränderungen in der Bodengestaltung und den zerstörendsten Erdbeben begleiteten vulcanischen Ausbrüche, stellen die Geologie der Philippinen, und namentlich die noch thätigen Vulcane in den Vordergrund des örtlichen Interesses; aber weder für die Erforschung der ersteren, noch für die Untersuchung der letzteren ist bisher viel geschehen. *»The geology of Luzon, the best known of all the archipelago, is to a large extend a matter of conjecture«*, schreibt Webster. Und in der That, nicht allein sind sehr bedeutende Theile des Innern der Insel überhaupt noch nicht vermessen und aufgenommen, geschweige denn wissenschaftlich erforscht worden, sondern es bieten sich dem praktischen Geologen auch überall besondere Schwierigkeiten dar, hauptsächlich durch die überall äußerst reiche und dichte Vegetation, welche den größten Theil der Oberfläche bedeckt, weshalb der Forscher meistens auf die Schlüsse angewiesen bleibt, welche ihm die im Alluvium vorkommenden Gesteinsarten; Geschiebe u. dergl. zu machen gestatten. Nirgends fanden sich aber bisher genügend tiefreichende

---

[1]) In der Enc. Brit. XVIII., 750.

[2]) Der Bericht Hochstetters an Alexander v. Humboldt ist vollinhaltlich veröffentlicht in den Sitzungsberichten der math.-naturwissensch. Classe der kais. Akademie der Wissenschaften, 36. Band (1859), pag. 121—172. Der Bericht behandelt in Kürze die Beobachtungen auf St. Paul, den Nicobaren, Java, Luzon, den Stewarts- und den Salomon-Inseln. — Der Bericht, durch das k. k. Marine-Obercommando und die kais. Akademie der Wissenschaften sofort an Humboldt weitergesendet, traf den großen Gelehrten nicht mehr unter den Lebenden an.

Spalten und Schlünde, um das Innere der älteren Formationen genauer erkennen zu können. Als Resultat des bis jetzt Bekannten führt J. Roth an, „dass in den Philippinen auf einen Grundstock krystallinischer Schiefer junge, zum Theile sicher tertiäre (*eocene*) und reichlich noch jüngere Ablagerungen folgen“. Gehobene Korallenriffe, die mitunter in beträchtlichen Höhen (nach Danas Angabe z. B. bis 600′, bei Pt. San Diego, im Süden von Manila) vorkommen, schließen sich den noch lebenden derlei Gestaltungen in den Küstengewässern des Archipels vollständig an; ob die Hebung noch in der Gegenwart fortdauert, ist allerdings nicht durch unzweifelhafte Messungen festgestellt, erscheint aber sehr wahrscheinlich. — In und auf den vulcanischen Gebilden liegen jüngere Sedimente, deren Bildung, ebenso wie die vulcanische Thätigkeit, noch fortdauert.

Unstreitig haben vulcanische Kräfte an dem Entstehen und an der Formung des Philippinischen Archipels wesentlichen, wahrscheinlich den hervorragendsten Antheil gehabt. Wie überall, wo die vulcanische Thätigkeit noch in der Gegenwart in größerem Maßstabe auftritt, wo also Ausbrüche von Lava aus den Feuerbergen stattfinden, sieht man auch hier auf den Philippinen zahlreiche erloschene Vulcane, entweder gänzlich unthätig, oder im Zwischenzustande der Solfatara verharrend. Einer sehr großen Anzahl von den Bergen auf den Philippinen sind die Merkmale ihrer früheren vulcanischen Thätigkeit aufgedrückt. Doch ist die Zahl der Vulcane, welche als noch in der Gegenwart thätig angesehen werden, eine geringe im Verhältnisse zur Zahl derjenigen, die als erloschene Vulcane gelten dürfen.

Im ganzen und großen ist der äußerste Norden und ebenso der äußerste Süden der Philippinen-Gruppe am reichsten an thätigen Vulcanen. Im Norden besitzt die Gruppe der gegen die Insel Formosa sich hinziehenden Babuyanes-Inseln einen eigentlichen thätigen Vulcan in dem Babuyan Claro, eine Solfatara in den Didica-Felseninseln, und ein im Jahre 1856 neu entstandenes vulcanisches Eiland. Zu demselben Eruptionscentrum, zu welchem die Babuyanes gehören, muss der auf dem äußersten NO-Cap von Luzon befindliche Monte Cagua gezählt werden. Dieser letztgenannte Vulcan wurde in vergleichsweise neuester Zeit durch Don Claudio Montero entdeckt; während Semper diesen Vulcan im Jahre 1860 rauchen sah, wird desselben in dem früher erwähnten Briefe Hochstetters — geschrieben im Jahre 1858 — noch keine Erwähnung gemacht, und auch auf der dem Briefe beigegebenen Situationsskizze der thätigen und erloschenen Vulcane der Insel Luzon, findet sich der Monte Cagua noch nicht angedeutet.

Im äußersten Süden der Philippinen ist es die Insel Mindanao, welche die Vulcane Macaturing, dann Sugut, Polloc oder Cottabató, Apo und Sanguil, auch mit den Namen Sarangani und Butulan bezeichnet, in der mittleren Gebirgskette der Insel trägt; zu diesen darf man den erst seit 1876 auf dem Eilande Caminguin — zwischen Mindanao und Siquijor — (nicht zu verwechseln mit der gleichnamigen Insel im Norden von Luzon) entstandenen Feuerberg rechnen.

Die mittlere Gruppe der Philippinen, die Visayas-Inseln, sind vergleichsweise am ärmsten an thätigen Vulcanen; doch findet sich auf der Insel Negros der 8190′ hohe Malespina oder Canlao; der Name der Insel Fuego aber deutet sicher darauf hin, dass auch hier vor verhältnismäßig kurzer Zeit noch Vulcane thätig gewesen sein dürften.

Von der größten Bedeutung aber, schon deshalb, weil sie in der am besten bekannten Partie der philippinischen Inseln liegen, und weil ihre oft verhängnisvolle Wirksamkeit von den umliegenden, bestcultivirten und dichtest bewohnten Districten am meisten empfunden wird, sind jene drei thätigen Vulcane, welche sich im südlichen Theile von Luzon befinden, und die zusammengenommen als das mittlere der Eruptionscentren der Philippinen angesehen werden können. Es sind dies der Taal, 45 Meilen engl. südlich von Manila gelegen, der Albay oder Mayon und der Bulusan. Der letztgenannte Vulcan, an der äußersten SO-Spitze von Luzon gelegen, zeigt nach der Beschreibung, die Jagor von ihm gibt, in auffallender Weise Ähnlichkeit mit dem Vesuv; lange Zeit hielt man diesen Vulcan schon für erloschen, als er im Jahre 1852 wieder Spuren von Thätigkeit zu zeigen begann. Der Mayon hingegen, zeichnet sich durch eine besonders regelmäßige Gestalt aus, welche sich auf einer Basis von etwa 50 engl. Meilen aufbaut; er gilt als der thätigste der Vulcane von Luzon, wenn nicht der Philippinen überhaupt. Dieser Vulcan wurde zum erstenmale, aber nicht vollständig, von Esteban Solis, schon im Jahre 1592 bestiegen; eine vollständige Besteigung unternahmen im Jahre 1858 zwei junge Schotten, Paton und Stewart. Der schrecklichste Ausbruch, welcher von diesem Vulcane berichtet wird, erfolgte am 1. Februar 1814: Die Ortschaften Camalig, Budiao, Albay, Guinobatan, Daraga, um die Basis des Vulcanes gruppirt, wurden beinahe vollständig zerstört; man schätzte die Verluste an Menschenleben auf 12.000 Personen, und Chroniken berichten, dass der Boden an weiten Flächen so hoch mit Asche bedeckt wurde, dass die höchsten Bäume unter den Auswurfmassen verschwanden. Ähnliche Verwüstungen richteten die Eruptionen an, welchen der Mayon zwischen dem 20. Juli und 24. October 1867 unterworfen war; im Jahre 1876 wurde der Mayon in anderer Weise zur Quelle des Unheiles für die umliegenden Ortschaften, indem ein Wolkenbruch von einer, selbst in der gewaltigen Tropennatur außergewöhnlichen Stärke, ungeheure Massen loser vulcanischer Gebilde, von den höheren Theilen des Berges gegen die Basis desselben, mit alles zerstörender Gewalt herniederbrachte; alle Wege und Pfade in weitem Umkreise wurden zerstört, die Brücken weggerissen, und über 6000 Häuser gingen in den reißenden Fluten gänzlich zugrunde. Auch während der Jahre 1881 und 1882 zeigten sich die vulcanischen Kräfte im Mayon wieder äußerst thätig, ohne dass aber von so weitgreifenden Verwüstungen berichtet worden wäre, wie bei den eben früher genannten Gelegenheiten.

Der interessanteste der thätigen Vulcane in der mittleren Gruppe der philippinischen Vulcane aber ist unstreitig der früher schon genannte Taal, zugleich der nächste an Manila gelegene, so dass es auch manchem der Reisenden, welche nur für kurze Zeit diesen Haupthafen der Philippinen besuchen, möglich wird, einen Ausflug an den Bombon-See zu unternehmen, in dessen Mitte der Vulcan liegt. Diese eigenthümliche Lage des Vulcans, mitten in einem Landsee von geringer Ausdehnung, dann die besondere geringe Erhebung des Vulcans — 850′ engl. — sind in die Augen springende bemerkenswerte Eigenschaften; die Untersuchung der Umgebung des Sees, welcher, wie bemerkt, den Vulcan einschließt, führt noch zu anderen Ergebnissen, welche den Taal als eines der merkwürdigsten Objecte der Erde erscheinen lassen. Beinahe ringsum ist nämlich der See von Bergketten umgeben, welche gegen den See steil abfallen, gegen außen aber sich langsam verflachen; in weitem Umkreise noch sind bedeutende Massen poröser Tuffsteines und andere Eruptivgebilde

vorfindlich, welche nicht von den Auswürfen des jetzigen Vulcanes stammen können. Die Untersuchung der Terrainverhältnisse in der weiteren Umgebung des jetzigen Vulcanes brachte nun, gelegentlich des kurzen Aufenthaltes der NOVARA zu Manila, den Dr. Hochstetter, welcher durch Mangel an Zeit verhindert war, den Eruptionskegel selbst zu besuchen, zum Aussprechen einer wissenschaftlichen Überzeugung, die sich mit einer auf Luzon bestehenden Tradition über die Entstehung des Taal vollständig deckt. Dr. v. Hochstetter erklärte nämlich, dass die früher erwähnten Gebirgswälle, im Sinne der Feststellungen Leopold v. Buchs, als ein den Eruptionskegel umschließender Erhebungskrater anzusehen wären; dass aber hier dieser »Erhebungskrater« nichts anderes sei, als der stehengebliebene Fuß des in die Tiefe versunkenen früheren Vulcankegels, der eine Höhe von 8000—9000′ erreicht haben müsse, und vielleicht den höchsten Kegelberg auf ganz Luzon bildete. Erst nach und durch den Einsturz des ursprünglichen Kegelberges habe sich der See von Bombon, und der in demselben befindliche niedere Eruptionskegel gebildet. — Die erwähnte Tradition nun spricht von einem im Jahre 1700 erfolgten furchtbaren Ausbruche eines großen, an der Stelle des jetzigen Sees befindlich gewesenen Vulcans, welcher Ausbruch gleichsam den ganzen Vulcan in Stücke riss, und ihn zum Einsturze brachte; in die entstandene meilenweite Öffnung seien die Wogen des Meeres mit unwiderstehlicher Gewalt gestürzt, so den Bombon-Binnensee bildend. Derselben Tradition nach wird behauptet, dass das Wasser des mehrgenannten Sees ursprünglich gesalzen gewesen sein soll; thatsächlich ist das Wasser des Sees gegenwärtig ohne merklichen Salzgehalt. Die Tiefe des Sees ist am größten an der dem Meere abgewendeten Ostseite, wo sie 100 Faden übersteigt. Mit dem Meere ist der See durch einen Abfluss, namens Pansipit, in Verbindung; bedeutende Zuflüsse kann er wegen der steilen Form seiner Ufer nicht erhalten, und der große Verlust an Wasser, den er durch die starke Evaporation während des größten Theiles des Jahres erleidet, mag wohl durch reichliche unterirdische Quellen aufgewogen werden.

Die Beschreibungen von so gewaltigen Naturereignissen wie jenes, welches zur Bildung des jetzigen Taal-Vulcanes geführt haben mag, werden leicht für das Product zu lebhafter Phantasie oder für sagenhafte Übertreibungen gehalten; aber die Unwahrscheinlichkeit verschwindet bald, wenn man von anderen, beglaubigten, gleich mächtigen Erscheinungen in derselben vulcanischen Region vernimmt, und wenn man sich erinnert, dass wir alle vor wenigen Jahren Zeugen waren, wie der Ausbruch des Krakatoa in der Sundastraße Wirkungen zeigte, die gewissermaßen über das terrestrische Gebiet hinausgreifend, zur Ursache kosmischer Erscheinungen wurden. Von den zahllosen Erdbeben, denen die Philippinen infolge des thätigen Vulcanismus unterworfen sind, werden jene der Jahre 1627, 1645, 1675, 1716, 1767, 1796, 1824, 1828, 1852, 1874 und 1880 als besonders unheilvoll geschildert. —

So verlockend es nun auch wäre, uns bei diesen Ausführungen noch etwas länger aufzuhalten, namentlich noch den sehr zahlreichen erloschenen Vulcanen einige Aufmerksamkeit zu widmen, wollen wir doch, unserer näherstehenden Aufgaben eingedenk, nur noch einen kurzen Blick auf die hydrographischen Verhältnisse der Philippinen werfen, und dann zunächst auf die Besprechung der Landesproducte übergehen, wobei wir den mit dem Vulcanismus in so engem Zusammenhange stehenden mineralischen Producten den Vortritt lassen werden.

Die vielfach und tief einwärts dringend zersprengten Massen der einzelnen Inseln geben dem Meere Raum, in Fjorden, Buchten und Busen tief in das Land einzuschneiden, kurz das zu schaffen, was man eine bedeutende Küstenentwicklung zu nennen gewohnt ist; allerdings ist der allgemeine Vortheil, den diese reiche Küstenentwicklung gewährt, hier vom Standpunkte der Schiffahrt aus durch zahllose Klippen, Bänke, Riffe u. s. w. zum Theile aufgehoben; keineswegs kann der Archipel der Philippinen zu den leicht und bequem beschiffbaren Gewässern gerechnet werden. Neben der See als allgemeiner Verkehrsstraße sind aber auf den Philippinen — oder werden es vielleicht eigentlich erst in der Zukunft sein — die Landgewässer von Bedeutung, welche in ziemlicher Menge vorhanden sind, wenigstens auf Luzon, welche Insel überhaupt bisher weitaus besser bekannt geworden ist als die übrigen Philippinen. An Flüssen, die mit ihrer reichlichen Wasserfülle zu ausgezeichneten Verkehrsmitteln geeignet erscheinen, ist zuerst der im Norden der Insel Luzon seinen Lauf nehmende Rio Grande de Cagayan zu nennen, welcher unter 16° nördl. Breite an dem dortigen Gebirgsknoten seine Quellen hat, und dann, von beiden Seiten mächtige Zuflüsse erhaltend, dem Norden zuströmt. Von gleicher Bedeutung ist der Pampanga, welcher ebenfalls im Innern an den Carvalhos entspringt, viele Nebenflüsse aufnimmt und sich in die Bai von Manila ergießt. Von den zahllosen anderen Flüssen der Philippinen seien hier nur noch der Abra, der Agno, der Cabucao, der Chico auf Luzon, der Mindanae und der Butuan auf Mindanao genannt. Ihrer Lage zwischen dem Chinesischen Meere und dem Stillen Ocean verdanken die Philippinen, dass beide Monsune, sowohl der südwestliche als der nordöstliche, reiche Regenmengen an den hohen Bergen der Inseln ablagern; die Philippinen gehören deshalb zu den regenreichsten Gebieten der bewohnten Erde, und es wird die mittlere Regenfallhöhe des Jahres auf 1·85 *m* Höhe angegeben (1884 zu Manila: 1·770$_{m}$). Die Flussrinnen aber erscheinen nicht, wenigstens nicht zu allen Zeiten des Jahres, ausreichend, um allem Gewässer, das nach dem Meere zu gelangen strebt, genügen zu können; es bilden sich demnach vielfach mehr oder weniger weitläufige Wasserflächen, welche von den Spaniern Lagunen, oder auch, unter Adoptirung des einheimischen Ausdruckes, *Pinaks* genannt werden. Diese Ausdrücke sind auch auf die ansehnlichen Binnenseen übergegangen, welche von dem variablen Charakter der eigentlichen Lagunen frei sind. So nennt man z. B. den mächtigen Binnensee, welcher, im Südosten von Manila gelegen, beinahe die ganze Breite der Insel Luzon einnimmt, und in dessen Mitte die Insel Talin, an Ausdehnung der Ocean-Insel St. Helena gleich, liegt, die *Laguna del Bay*; ebenso wird der schon besprochene See, in dessen Mitte der Krater des Taal-Vulcanes liegt, *Laguna di Bombon* genannt, also in der gleichen Weise bezeichnet, wie die vielen, weit ausgedehnten, aber vergänglichen und jeder bedeutenderen Tiefe entbehrenden Wasserflächen, welche nach einer treffenden Bemerkung (bei Wappäus) »eigentlich besser mit dem Namen großer Lachen« zu bezeichnen wären. —

Wenn wir uns nun zu der Besprechung der natürlichen Producte der Philippinen wenden, so mag die Bemerkung vorangestellt werden, dass die Ausbeute bisher noch in einem starken Missverhältnisse zu den natürlichen Reichthümern steht; in ganz besonderem Maße scheint dies mit den Producten des Mineralreiches der Fall zu sein. Steinkohlen — dieses alle Tage an Wichtigkeit zunehmende Naturproduct — sind an vielen verschie-

denen Punkten der Philippinen gefunden worden. Besondere Hervorhebung verdienen die Lagerungen im Süden von Luzon, bei Caransan beginnend, und aller Wahrscheinlichkeit nach sich unter der San Bernardino-Straße nach der Insel Samar fortsetzend; ebenso die Lagerungen an den westlichen Abhängen von Cebu, und an den Ostabhängen der gegenüberliegenden Insel Negros, so dass auch hier wahrscheinlich die Verbindung unter der Straße von Tanon hergestellt ist. Die ersten Kohlen, welche man auf den Philippinen entdeckte, waren jene auf Cebu; die Entdeckung geschah im Jahre 1827. Obwohl die Qualität der Kohlen eine befriedigende sein soll, und sie jedenfalls mindestens den Vergleich mit der Labuan- und Sarawak-Kohle keineswegs zu scheuen brauchen würde, auch die Mächtigkeit der aufgefundenen Flötze von 10—20′ einen genügenden Erfolg für die Ausbeute in Aussicht stellen dürfte, ist bisher doch noch sehr wenig geschehen, um die wertvollen „schwarzen Diamanten“ zu fördern. — Eisenerze von ganz besonderer Reinheit finden sich in verschiedenen Provinzen von Luzon, so in Laguna, Bulacan, Pampanga, Camarinas Norte u. a.; die Ausbeute ist überall eine geringe, und hat im gegenwärtigen Jahrhunderte gegen frühere Zeiten noch abgenommen. Kupferminen sind in Mancayan, Suyoc. Bumucum und Aghao in der Provinz Lepanto in Betrieb; auch in Camarinas Norte, in Masbate und auf der Insel Panay sind Kupfererze aufgefunden worden, ohne aber dass es bis jetzt zu einem Versuche der Ausbeute gekommen wäre. Sowohl bei der spärlichen Gewinnung des Eisens als des Kupfers, sind eigenthümliche, für den Bergmann höchst interessante Proceduren im Gebrauche, welche von den Eingeborenen übernommen wurden, und auf chinesischen oder japanischen Ursprung hindeuten. — Gold ist auf den Philippinen sehr verbreitet; „*se presenta de tal modo generalizado*“, heißt es in der *Guia oficial*, „*que es muy rara la isla o la provincia que en mayor o menor cantidad no lo posea.*“ Doch wird zugestanden, dass die äußerst primitive Art der Goldgewinnung, durch Waschen, sich im ganzen und großen noch auf derselben Stufe befindet, wie vor der Zeit der spanischen Eroberung des Archipels; in der Provinz Camarinas Norte allein, sollen geringfügige Verbesserungen wahrnehmbar sein, welche im 18. Jahrhunderte aus Mexico überkommen sein sollen. In moderner Weise hat man nur auf der Insel Panaon (südlich von Leyte) die Ausbeutung goldhältiger Quarzadern begonnen; die anfänglich auf die Ergiebigkeit der vorgefundenen Adern gesetzten Hoffnungen erfüllten sich aber nur in geringem Maße, und der Betrieb wurde vor einigen Jahren eingestellt. Es werden aber fortwährend Funde gemacht, welche eine gewisse Hoffnung berechtigt erscheinen lassen, dass die Goldausbeute auf den Philippinen vielleicht in der Zukunft einmal zu einer größeren Bedeutung gelangen werde; in letzter Zeit ist es namentlich der District von Surigao, welcher in dieser Richtung die Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat. Quecksilber und Blei haben noch keine besondere Ausbeute ergeben; Schwefel ist in großen Mengen vorhanden; am meisten wird jetzt Schwefel von den Solfataras der Insel Biliran gewonnen, welcher den eigenen Consum deckt und nach China zur Ausfuhr gelangt. Sehr reich sind die Philippinen an schönen Marmorgesteinen; hin und wieder hat inländischer Marmor bei Kirchenbauten Verwendung gefunden, doch ist es bisher nicht der Mühe wert gefunden worden, die enormen Brüche, welche in den Mariveles-Bergen und in den Provinzen Bataan und Romblon offen zutage liegen, irgendwie einer Exploitirung zu unterziehen. — Achat, Jaspis und Carniol werden in allen Landestheilen gefunden. —

Der Boden der Inseln ist in den ebeneren Gegenden, besonders in den Flussniederungen, von der fruchtbarsten Dammerde gebildet, in den höheren Partien aber von verwittertem und aufgelöstem Gesteine meist vulcanischen Ursprunges bedeckt, und gewährt daher dem Pflanzenwuchse auf die eine oder die andere Art das fruchtbarste Erdreich, das namentlich in den niederen Gegenden, vorzüglich auf dem von Wasseradern durchzogenen Schwemmlande der Laguna del Bay und der Ebene nördlich von der Bai von Manila, eine solche üppige Fruchtbarkeit entwickelt, wie sie sonst nur noch auf den Sunda-Inseln und in Brasilien gefunden wird. In manchen dieser überfruchtbaren Gegenden könnten drei bis vier verschiedenartige Ernten des Jahres mit Leichtigkeit erzielt werden; an manchen Stellen soll der Reis in günstigen Jahren den vierhundertfachen Ertrag der Aussaat geben[1]). Der fruchtbare Boden und die ausgiebige Bewässerung, im Vereine mit dem tropischen Klima, lassen auf den Philippinen den reichsten und herrlichsten Pflanzenwuchs zur Entfaltung kommen. Die Flora der Philippinen ist vorwiegend malayisch, mit chinesischen Elementen untermischt; doch zeigt sie genügende Eigenthümlichkeiten, damit man dieselbe als eine Subregion der malayischen Tropenflora ansehen könne. Nach Llano's Ausgabe von Manuel Blancos *Flora de Filipinas* (1877—1880) sind auf den Philippinen 4479 Pflanzenspecies bekannt, welche zu 1223 Arten und 155 Ordnungen gehören. Unter den *Dycotyledons* sind die am zahlreichsten vertretenen die *Leguminosa* mit 77, *Rubiaceae* mit 41, *Compositaea* mit 41, *Euphorbiaceen* mit 32, *Urticaceen* mit 25, *Acanthaceen* mit 28, *Apocynaceen* mit 22, *Asclepiadaceen* mit 20, *Sapindaceen* mit 20 Arten und unter den *Monocotyledons* herrschen vor die *Orchidaceen* mit 80, Palmen mit 28, *Araceae* mit 27, *Graminaceen* mit 72 Arten. Farren werden an 50 Arten gezählt. Die reichen Waldungen enthalten über 200 Holzarten, die zu Bau- und Werkzwecken geeignet erkannt und im Arsenal von Cavite entsprechenden Versuchen in technischer Richtung unterzogen worden sind. Unter diesen Holzarten sind die folgenden die bemerkenswertesten: Die Molave, *Vitex altissima et geniculata*, von besonderer Resistenzfähigkeit gegen die zerstörenden Einflüsse des Wassers[2]) und dem Teakholze in mancher vorzüglichen Eigenschaft gleichkommend; ungeheure Bestände des Baumes, welcher dieses wertvolle Holz liefert, finden sich namentlich in dem Gebirgszuge auf Luzon, dessen Nucleus die Caravalhos-Berge bilden; das Dongon (*Sterculia cymbiformis*), ebenso wie die Betie und Palomaria genannten Holzarten für Schiffsbauzwecke vorzüglich geeignet; Ipel (*Eperua decandra*) wegen besonderer Härte geschätzt; Lawaan (*Dipterocarpus thurifer*), ein leichtfaseriges, zähes Holz, welches von den Eingebornen vielfach zur Erzeugung von Canoes benützt wird; an feinen Werkhölzern: Bolongaeta (*Diospyros pilosanthera*), nebst reichlich vorkommendem Ebenholz, und die mit den einheimischen Namen Camagon, Malatapay, Alintatao und Tindalo bezeichneten Arten, von welchen es uns leider ebensowenig geglückt ist, die wissenschaftlichen Namen in Erfahrung zu bringen, wie von den zu Bauzwecken sehr verwendbaren und in den Waldbeständen fast aller philippinischen Inseln vorkommenden Holzarten: Mangachapuy, Guijo, Paeac und Yacal. Zahlreiche andere, ebenso

---

[1]) Ein achtzig- bis zweihundertfacher Ertrag soll der gewöhnliche sein.

[2]) Das Molaveholz soll auch das einzige sein, welches von der weißen Ameise — einer wahren Landplage der Philippinen — nicht angegriffen und zerstört wird, und zwar, wie man dort glaubt, wegen seines bitteren Saftes.

wertvolle Gattungen von Nutzhölzern mögen noch in den großen, unerforschten Partien der Philippinen aufgefunden werden, besonders auf Mindanao, welcher Insel nach Luzon der erste Platz in der Mannigfaltigkeit des Baumwuchses, aber unbedingt der allererste Rang in Rücksicht auf Größe und Mächtigkeit der Waldungen und Vorzüglichkeit des Bodens zugesprochen wird. Unermessliche Schätze sind es, welche die Philippinen in ihren Waldungen besitzen; aber in der Gegenwart sind diese Schätze noch gebunden, und nur in nächster Nähe der Flüsse und der Küstenplätze werden sie von den Bewohnern in verhältnismäßig geringem Maße in Anspruch genommen. Immerhin ist eine Steigerung in den Werten zu erkennen, welche aus den riesigen Waldbeständen gewonnen werden. Die staatlichen Einnahmen aus den Forsten sollen im Jahre 1868 nicht mehr als 26.000 $ (Pesos) betragen haben; hingegen werden die analogen Summen angegeben im Jahre 1881/82 mit 40.838, 1882/83 mit 83.575 und 1883/84 mit 97.784 Pesos.

Ebenso wichtig und jetzt vielleicht noch wichtiger als die Urwälder der höheren Partien des Landes, sind die Cañas- oder Bambuswälder der niederer und zugänglicher gelegenen Landschaften; diese liefern alles Material für den Wohnungsbau der Eingebornen, sowie für die Verfertigung der meisten der ihnen nöthigen Geräthschaften. Nicht minder wichtig ist es, dass man in diesen Niederwaldpartien und den offenen Theilen des Landes eine große Menge von Droguen und Gewürze liefernden Pflanzen findet, wie Tamarinden, Quassia, Aloe, Kampfer, Zimmt, Muscatnüsse, Gewürznelken, die meistens wild wachsen und ebenso wie beinahe alle Producte der Philippinen noch weitaus nicht in dem Maße benützt werden, wie dies der Fall sein könnte.

Von den dem Pflanzenreiche entstammenden Nähr- und Nutzproducten der Philippinen kommt die größte Bedeutung dem Reis zu, welcher das Hauptnahrungsmittel weitaus des größten Theiles der Bevölkerung bildet. Obwohl in ausgedehnter und durchaus nicht primitiver Weise[1]) cultivirt, genügt doch die Menge des heimischen Erzeugnisses nur selten dem großen Bedarfe. Diese Thatsache bietet, wenn man die außerordentliche Ertragsfähigkeit der mit Reis bebauten Flächen in Betracht zieht, einen kräftigen Beweis für die hochgradige Indolenz der Bewohner des Archipels; umsomehr als der Anbau von Reis hier wenig Mühe erfordert, und nach der Ansicht eines spanischen Schriftstellers für den Eingebornen eher eine Quelle des Vergnügens als ein Gegenstand der Plage sein soll, da er Wasser, Koth und Büffel gleichmäßig liebt (*el cultivo del arroz no cuesta casi ningun trabajo al indio, sinó que por el contrario, es para él un motivo de placer, por que ama el agua y el lodo, casi tanto como el búfalo, su companero de labor*). Man unterscheidet auf den Philippinen zweierlei Hauptsorten von Reis, je nachdem er im Tieflande oder in höheren Partien gezogen worden ist (*arroz del llano*, *arroz de las montañas*); diese beiden Hauptgattungen werden in nicht weniger als 90 verschiedene Qualitäten untergetheilt[2]). Als die vorzüglichsten Qualitäten gelten

[1]) Siehe »Jagors Reisen in den Philippinen«, pag. 49, 120, 168, 228, wo interessante Details über die von diesem gelehrten Reisenden beobachteten Reisbaumethoden gegeben werden, und auch künstliche Berieselung von terrassenartig angelegten Reisfeldern, ähnlich wie dies vielfach auf Java geschieht, erwähnt wird.

[2]) C. v. Scherzer erwähnt (Commerziell-statistischer Theil des Novara-Werkes) als die wichtigsten Reisarten: Unter den aquatischen oder Reisarten, welche in den Niederungen gebaut werden: *Malagequit*, *birnambang* und *lamujo*; unter den Bergreisarten *bontot-cabayo*, *dumali*, *quinanda*, *bolohan* und *tangi*. Die Bergreisgattungen verlangen im allgemeinen viel mehr Pflege als die aquatischen.

*Quiriri*, *Quinarayom* und *Romero*, die in der Umgegend von Biñan, Provinz Laguna, auf Luzon gezogen werden. Diese feinsten Qualitäten bilden in ihrem Sammelnamen eine Art von terminologischem Seitenstücke zu dem, von einem englischen Könige für alle Zeiten geadelten Rindslendenstücke, dem *Sir lion*, indem hier der Volkswille dem *Quiriri*, *Quinarayom* und *Romero* den Herrentitel zuerkannt hat. Diese drei Reisgattungen führen nämlich zur Bezeichnung ihrer Vornehmheit den Gesammtnamen »*señores arroces*«.

Bataten, Yams, Erdnüsse, Kürbisse werden in ansehnlichen Mengen gezogen; in höher gelegenen Landstrichen kommt auch Weizenbau vor. Die meisten Arten des malayischen Tropenobstes finden sich in reichlichen Mengen vor; der eigenthümliche Durian ist auf die südlicheren Gegenden des Archipels beschränkt.

Von Nutzpflanzen, welchen vornehmlich ein Handelswert zukommt, sind auf den Philippinen, speciell auf Luzon, von Bedeutung: Der Manilahanf, der Tabak, das Zuckerrohr, die Kaffeestaude und der Cacaobaum. Angesichts der hervorragenden Bedeutung, welche diesen Producten auf den Philippinen zukommt, sei es uns gestattet, etwas näher auf einige derselben einzugehen.

Der Manila-Hanf, das faserige Product der Blattscheiden von der *Musa textilis*, einer auf den Philippinen heimischen Species der Banane, ist das stärkste unter den zur Erzeugung von Tauwerk in Verwendung kommenden Materialien. Die Pflanze wird von den Eingebornen *Abacá* genannt, welcher Ausdruck häufig auf das Product, den Manila-Hanf, übergeht, und im Spanischen in letzterem Sinne bereits das Bürgerrecht erworben hat. In seinem Äußeren ähnelt der *Abacá*-Baum der gewöhnlichen Banane. Er gedeiht ohne besondere Pflege, wird 10—14′ hoch, 6″ dick, trägt gegen 8′ lange, 1·5′ breite, sehr dunkelgrüne Blätter und treibt in seinem dritten Lebensjahre Blüten in der Mitte der Blätterkrone; die Frucht, kleiner als die übrigen Bananensorten, ist ungenießbar. Das Erscheinen der Blüten bezeichnet den günstigen Augenblick für die Gewinnung der Fasern. Die Blätterkrone wird nun abgeschnitten, die Blattflächen, welche als Büffelfutter Verwendung finden, von den Stengeln gelöst, die Blattstengel aber in schmale Streifen zerlegt, und durch eine dem Hecheln ähnliche manuelle Procedur gewinnt man dann aus ihnen die reine Faser, welche an der Sonne getrocknet wird. Ohne weitere Behandlung ist nun der Manila-Hanf zur Verarbeitung geeignet. Nur die stärkeren, von den äußeren Blattstengeln gewonnenen Fasern werden zur Fabrication von Tauwerk verwendet; die wesentlich feineren, den inneren Blattstengeln entstammenden Fasern geben, ohne irgendwie gesponnen oder gedreht zu werden, aneinandergeknüpft das Material zu äußerst feinen, aber vergleichsweise sehr starken Geweben, welche die Eingebornen zu eigenem Luxusgebrauche verfertigen. Die Fasern der *Musa textilis* eignen sich übrigens wie jene der anderen Bananenarten (auf den Philippinen kommen 57 Varietäten vor) auch zur Papiererzeugung.

Aus der Blätterkrone einer einzelnen *Abacá*-Pflanze gewinnt man im Durchschnitte etwas weniger als ein Pfund verwendbare Fasern. Die Arbeit der Gewinnung der Fasern ist eine langwierige und mühselige; nur die allerbilligste Arbeitskraft kann bei dieser Arbeit in Betracht gezogen werden, und dieser Umstand ist eine der Ursachen, warum die Verpflanzung des *Abacá*-Baumes, die vielfach versucht wurde, nirgends die erhofften Resultate ergeben hat. Auch auf den Philippinen sind es eben nur die ärmsten Districte des

südöstlichen Luzon, von Samar, Leyte und Bohol, wo vorzugsweise in der Gewinnung des Manila-Hanfes gearbeitet wird. Die Manila-Hanffaser enthält viel gallertartigen, adhärirenden Stoff und ist von einer bemerkenswerten hygroskopischen Aufnahmsfähigkeit. Man kann den Manila-Hanf in lufttrockenem Zustande kaum unter den Gehalt von 12 % Theilgewicht an Wasser bringen; in feuchter Atmosphäre nimmt dieser Hanf bis 40 % seines Gewichtes an Wasser in sich auf, eine Thatsache, welche den Händlern in diesem Artikel wohl bekannt ist, und auf welche der Käufer sehr achtsam zu sein hat. Die bedeutende Capacität zur Aufnahme von Wasser bewirkt, dass das aus Manilahanf gefertigte Tauwerk bei Regenwetter steif und unhandlich wird, worin ein Nachtheil dieses sonst wegen seiner besonderen Stärke vorzüglichen Tauwerkes besteht. Entsprechende Behandlung des Rohmateriales soll übrigens imstande sein, das Manila-Tau vor diesem Nachtheile zu bewahren.

Die Production an Manila-Hanf ist eine ansehnliche und in steter Zunahme begriffen. Der Export in diesem Artikel betrug im Jahre 1881 gegen 400.000 Ballen von $2^1/_2$ Centnern Gewicht; der größte Theil dieser Ausfuhrsmenge richtete sich nach den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Australien. Auf Großbritannien entfiel die Menge von 346.908 Centner (engl.) im Werte von 678.514 £.

Tauwerk aus Manila-Hanf wird viel höher bezahlt als anderes; es fehlt demnach auch nicht an unreellen Nachahmungen, von welchen eine solche aus *Phormium* (Neuseeland-Flachs) und russischem Hanf erzeugte, die täuschendste sein soll.

Eine der wichtigsten Stellen unter den auf den Philippinen vorkommenden Handelsgewächsen darf dem Tabak zugesprochen werden. In der Gegenwart ist das Stadium eines jähen Überganges von einem äußerst strengen Prohibitiv- und Monopolsystem zu jenem der völligen Freigebung des Artikels noch nicht abgeschlossen; aber es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass in der Zukunft bei nur einigermaßen zweckmäßigem Vorgehen der Tabak eine überaus reiche Einnahmsquelle für die Philippinen werden muss. Die Spanier brachten schon im sechzehnten Jahrhunderte die Tabakpflanze aus Amerika nach den Philippinen. Boden und Klima sagten hier der Pflanze so zu, dass sie ein natürliches Aroma erreichte, welches jenem der Havanna-Pflanzen nicht nachsteht. Außerdem ist der Manila-Tabak sehr stark, und er fand im Laufe der Zeiten vielfach seinen Weg nach Westindien, wo er zur Mischung mit Havanna-Tabak verwendet wurde. Wenn der Manila-Tabak in Europa weitaus keine solche Anerkennung und Verbreitung gefunden hat, wie der amerikanische, speciell der westindische Tabak, so liegt die Ursache hiefür keineswegs in der natürlichen Beschaffenheit der Blätter, sondern in deren Behandlung bei der Fabrication, und möglicherweise auch schon bei der Behandlung der Pflanze auf dem Felde; für ganz Ostasien ist aber die Manila-Cigarre die herrschende Sorte, und der größte Theil der Tabakproduction von den Philippinen wird auf diesen Inseln selbst, im holländischen Ostindien, in China, Japan, Vorder- und Hinterindien aufgebraucht. Die Zwangsmaßregeln, unter welchen der Tabak auf den Philippinen während der Herrschaft des staatlichen Monopols gewonnen wurde, die chronische Insolvenz des colonialen Fiscus, welcher die Bezahlung der zwangsweise gelieferten Tabake jahrelang schuldig blieb, die bureaukratische Verwaltung des ganzen Tabakgeschäftes u. s. w., mögen wesentlich das ihrige dazu beigetragen haben, dass auf den Philippinen sich die Tabakfabricate ebenso verschlechterten, wie sie an anderen rivalisirenden Orten an Güte

zunahmen — kein Wunder, wenn der Manila-Tabak den europäischen Markt bisher nicht zu erobern vermochte. Ob dies bei dem rapid steigenden Tabakconsum der europäischen Völker in der Zukunft gelingen wird, steht allerdings noch in Frage; aber wie schon angedeutet, ist es nicht die natürliche Beschaffenheit der philippinischen Tabakpflanze, welche dieser Eroberung im Wege steht. Vielmehr lassen sich auch die gegenwärtigen Misserfolge — seit der mit 1. Jannar 1882 erfolgten gänzlichen Freigebung des Tabakbaues seitens der Regierung — mit einiger Wahrscheinlichkeit noch immer auf die unglaublichen Härten zurückführen, mit welchen das Tabakwesen unter der Herrschaft des staatlichen oder colonialen Monopols verbunden war. Für den Eingebornen ist vorläufig noch die Cultur der Tabakpflanze zusehr mit der Erinnerung an Bedrückung, Strafe und materielles Elend aller Art verbunden, als dass er ohneweiters erkennen sollte, dass durch die Aufhebung der Monopolgesetze die Verhältnisse wie mit einem Schlage sich gänzlich in das Gegentheil verwandelt haben sollen, und dass der Tabakbau jetzt für ihn zur Quelle eines früher nie geahnten Wohlstandes werden könnte. In der *Guia Oficial de las Filipinas* (*1885*) wird bezeichnenderweise jeder Vergleich der Tabakproduction vor und nach der Aufhebung der Zwangsgesetze unterlassen, von der Aufhebung selbst aber gesagt: *„El desestanco del tabaco, medida de immensa trascendentia, no bien comprendida aún, ...... abre á las islas nuevos horizontes.“* — C. v. Scherzer bemerkt[1]), dass unmittelbar nach der Freigebung des Tabakbaues und der Tabakmanufactur auf den Philippinen „ungemein zahlreiche“ Fabriken emporschossen; aber bald mussten viele von denselben „unter der Wirkung gewisser Übergangsverhältnisse“ wieder geschlossen zu werden. Scherzer gibt weiter an, dass (1885) 284 der neuentstandenen Etablissements noch bestanden, worunter 20 größere mit 8000 Arbeitern; die übrigen beschäftigten 12.700 Arbeiter. Der Export habe im Jahre 1883 circa 9,885.000 *kg* Blättertabak und 146.458 Milles Cigarren betragen, an welche Zahlen Scherzer die Bemerkung knüpft, „dass dieser Versand noch keine auffälligen Folgen der neuen Einrichtungen erkennen lasse, denn er übersteige weder in der Masse noch in dem Werte erheblich die Versendungen während der letzten Jahre vor Aufhebung der Monopolgesetze“. Die Werte, welche diesem Exporte des Jahres 1882 entsprechen, betragen gegen 8,000.000 $; im Jahre 1883 gibt die *Guia Oficial* die gesammten Exportwerte der verschiedenen Tabake und Tabakfabrikate des Exportes mit nur 2,967.149 $ an, und Fregattenkapitän v. Spetzler berichtet die analoge Summe des Jahres 1884 mit 3,114.000 $. Wenn also auch eine langsame Erholung des Tabakbaues eingetreten zu sein scheint, nachdem zuerst die Freiheit der Arbeit — wie beinahe überall, wo für entsprechende Übergänge nicht genügend gesorgt wird — als eine Freiheit des Nichtarbeitens gedeutet worden sein mag, so ergibt sich doch, dass die vom Linienschiffskapitän Müller zu Ende des Jahres 1887 berichtete Thatsache, es habe seit der Aufhebung der Monopolgesetze die Tabakgewinnung auf den Philippinen abgenommen, ihre volle traurige Richtigkeit haben mag.

Die Einführung der Monopolgesetze, durch welche, wie Jagor sich treffend ausdrückt, „das ganze Gewerbe von der Aussaat der Pflanze an bis zu dem Verkaufe der fertigen Producte in die Hände der Regierung gelegt war“, erfolgte durch eine mit königlicher Ordre vom 13. December 1781 bestätigte

[1]) „Das wirtschaftliche Leben der Völker.“

Verfügung des Gouverneurs José Basco y Baragas. Dieser energische Mann hatte sich die Aufgabe gestellt, die Philippinen von den Zuschüssen unabhängig zu machen, welche sie bishin aus dem spanischen Amerika empfangen mussten. Den damals sehr allgemein verbreiteten nationalökonomischen Ansichten huldigend, wollte Baragas die natürlichen Hilfsquellen der Colonie unmittelbar durch den Staat nutzbar machen lassen; diese Idee, welche etwa 50 Jahre später in dem holländischen sogenannten „Cultursystem“ auf Java eine von glänzenden Erfolgen begleitete Verwirklichung fand, gab unter anderem der Einführung der Tabakgesetze ihren Ursprung, welche genau ein Jahrhundert lang die Philippinen bedrückt haben, ohne aber für den Staat oder die Colonie irgendwie erhebliche finanzielle Vortheile gebracht zu haben. (Von den mancherlei von Basco y Baragas künstlich ins Leben gerufenen ländlichen Gewerben, hat sich nur die Indigobereitung — als Privatindustrie — und der Tabakbau, dieser aber als mit aller Härte gehandhabtes Regierungsmonopol erhalten. Der Seidenbau, welchen Basco ebenfalls einführte und der auf den Philippinen vielleicht sehr erhebliche Resultate ergeben könnte, ging sogleich nach des Gouverneurs Rücktritte wieder ein.)

Der grelle Unterschied zwischen den Misserfolgen des Monopolsystemes auf den Philippinen und den bekannten Erfolgen des holländischen „Cultursystemes“ auf Java, ist zum größten Theile darauf zurückzuführen, dass die Philippinen von Völkerschaften bewohnt sind, denen die außerordentliche Fügsamkeit der Javanen fremd ist, und nicht zum geringen Theile auch auf den Mangel an zuverlässigen, mit den Verhältnissen, Bedürfnissen und Interessen des Landes durch langen Aufenthalt genügend vertrauten Beamten. Andererseits haben die zahlreichen, hoch besoldeten und an dem Ertrage des Tabakmonopols in gesetzlicher Weise mitinteressirten Beamten sehr dazu beigetragen, dass es so lange Zeit währte, bis man sich zur Aufhebung des drückenden Monopols entschloss; die Colonien bildeten für die in Spanien stets rasch wechselnden Ministerien und herrschenden Parteien immer den Ort, an welchem man die zahlreichen unbequemen Anhänger auf gut dotirte Posten unterzubringen wusste, und das Heer der bei der philippinischen Tabakregie erforderlichen Beamten, so eine große Last es auch für den Fiscus war, trug mittelbar dazu bei, den für die Production hemmenden und für die Bevölkerung mitunter geradezu unerträglichen Zustand zu erhalten. Unter diesen Verhältnissen ist es eine umso ehrenvollere Thatsache, dass das Verdienst, die finanziellen, politischen und moralischen Schäden, welche mit dem Monopol verknüpft waren, derart schonungslos aufgedeckt und gründlich beleuchtet zu haben, dass die gänzliche Freigebung des Tabakes erfolgte, gerade einem hohen Beamten der philippinischen Tabakregie zukommt. Der Generalintendant der *Hacienda* — etwa mit Ackerbauminister der Colonie gleichbedeutend — Don S. Agius, erstattete in seiner Eigenschaft als oberster Chef der Tabakregie einen ausführlichen Bericht (1871), in welchem er zunächst den Beweis erbrachte, wie geringfügig in Wirklichkeit das Erträgnis des Monopols nach Abzug aller auf demselben haftenden Lasten eigentlich sei. Er berechnete das Mittel der sämmtlichen Einnahmen der Regie für das Quinquennium 1865—1869 mit 5,367.262 $ und aus den Ergebnissen der Jahre 1866—1870 mit 5,240.935 $. Die Kosten, welche sich als Folge des bestehenden Monopoles ergaben, waren nicht mit voller ziffermäßiger Genauigkeit festzustellen, weil viele derselben indirect durch das Bestehen eben des Monopols verursacht waren und nicht in den Rechnungen der Regie selbst erschienen; doch wies Agius nach, dass

diese Kosten mit 4,000.000 $ keineswegs zu hoch veranschlagt seien. Dem relativ so geringen Gewinne von etwa einer und einem Drittel Millionen Pesos stellte nun Agius die Summen gegenüber, welche vor allem aufgebracht werden müssten, um dringenden Erfordernissen des Monopols zu genügen: Bauten von Magazinen und Fabriken u. s. w., in allererster Linie aber die Summe von 1,600.000 $, welche die Regie noch an die Tabakbauer für die abgelieferten und verarbeiteten Ernten der Jahre 1869 und 1870 schuldete. Die sofortige Bezahlung dieser Schulden nannte Agius »das einzige Mittel, den Verfall des Tabakbaues in den betreffenden Provinzen in dem Maße, in welchem das Elend seiner unglücklichen Bewohner zunimmt, zu verhindern.« Dem finanziellen Theile seines Berichtes ließ nun der gewissenhafte Beamte mit allem Freimuthe eine Schilderung der direct durch das Monopol geschaffenen Übelstände folgen. »Die Bevölkerung der Tabakdistricte«, schrieb er, »die nach Aufhebung der Regie die reichste und glücklichste des gesammten Archipels sein würde, befindet sich im tiefsten Elend. Sie wird grausamer behandelt, als die Sclaven von Cuba, die, wenn auch aus selbstsüchtiger Absicht, gut genährt und verpflegt werden, während erstere die Producte der Zwangsarbeit dem Staate geben muss, zu einem willkürlichen, von demselben bestimmten Preise, einem Preise, den er zahlt, wenn die immer schwierige und bedrängte Lage des Staates dieses gestattet. Häufig fehlt es an Nahrungsmitteln, da deren Anbau verboten ist. Die unglückliche Bevölkerung, die keine anderen Mittel besitzt, um ihre dringendsten Bedürfnisse zu befriedigen, ist gezwungen, mit ungeheuren Verlusten die Schuldverschreibungen eines Schuldners zu verkaufen, welcher ihm die Frucht der Zwangsarbeit zwar abkauft, aber sie ihm nicht bezahlt. Wegen des — wie früher nachgewiesen — so geringfügigen Nutzens von $1^1/_3$ Million Dollars wird die Bevölkerung der reichsten Provinzen in furchtbares Elend gestürzt, tiefgehender Hass zwischen Regierung und Regierten gesäet, ununterbrochener Krieg zwischen Behörden und Unterthanen erzeugt. Es wird eine höchst gefährliche Classe von Schmugglern erzogen, die sich schon jetzt nicht auf bloßes Schmuggeln beschränken, und um die sich bei der ersten günstigen Gelegenheit die übrigen Unzufriedenen, wie um einen festen Kern, scharen werden. Die Regiebeamten werden grober Bestechungen und Betrügereien geziehen, die, wahr oder unwahr, großes Ärgernis geben und zunehmende Missachtung der Colonialverwaltung sowohl, als des gesammten spanischen Volkes erzeugen.«

Es ist sehr bezeichnend, dass die Denkschrift, welcher wir hier (nach Jagor) in aller Kürze gefolgt sind, nicht allein verfasst und der Regierung des Mutterlandes überreicht werden konnte, sondern dass sie auch von amtswegen durch den Druck der Öffentlichkeit übergeben wurde. Man darf vielleicht daraus den Schluß ziehen, dass zur Zeit der Verfassung dieser freimüthigen Schrift, dem Muster der Art, wie ein ehrlicher Beamter, dessen Blick weiter als nur bis zu dem Buchstaben des Gesetzes reicht, über eben dieses Gesetz schreiben soll — unbekümmert um den hiedurch etwa hervorgerufenen »missliebigen« Eindruck — die Überzeugung von der Unhaltbarkeit des Monopols schon weitere Kreise erfasst hatte. Gleichwohl dauerte es noch zehn Jahre, bis das Monopol vollständig aufgehoben wurde.

Die Darstellung der Zustände, welche durch das Monopol geschaffen wurden, ist in der Denkschrift des Agius frei von jeder Übertreibung; man könnte sie eher als zu maßvoll gehalten bezeichnen, wenn man erfährt, dass der Ausdruck vom »steten Krieg zwischen den Regierten und den Behörden«

nicht durchaus nur als Redefigur aufzufassen ist, sondern dass die Aufrechthaltung der strengen Bestimmungen des Monopols zu fortwährendem Blutvergießen führte. So namentlich gegenüber den noch nicht zum Christenthume bekehrten, ununterworfenen Stämmen, die im Innern der Inseln noch zahlreich genug sind; gegen diese Stämme wurden regelmäßig militärisch organisirte Expeditionen ausgesendet, welche allerdings nur die Aufgabe hatten, die vorgefundenen Tabakpflanzungen zu zerstören; da aber hiebei von den Eingebornen Widerstand geleistet wurde, so geschah es meistens, dass auch ihre Hütten niedergebrannt, die Fruchtbäume umgehauen, die Felder verwüstet wurden, und dass auf diese Art die blutigen Züge, welche im Dienste des Monopols in regelmäßigen Zwischenräumen wiederholt werden mussten, geradezu in Raubzüge ausarteten. Von den Härten aber, welche das Monopol für die friedlichen, dem Christenthume angehörenden, die spanische Herrschaft willig anerkennenden Eingebornen mit sich brachte, kann man durch nichts besser einen vollwertigen Begriff bekommen, als wenn man Kenntnis von den wichtigsten Bestimmungen der bezüglichen Vorschriften für die Beamten der Tabakregie nimmt. Wir wollen demnach auch nicht anstehen, Jagors Beispiel folgend, hier einige dieser Bestimmungen wiederzugeben. Die »*Instruction general para la direccion, administracion y intervencion de las rentas estancadas*« vom Jahre 1849, ermächtigt die Generaldirection, die Zwangsarbeit auf Provinzen, in welche dieselbe bishin nicht bestand, auszudehnen; die Preise zu erhöhen oder herabzusetzen, ja sogar diese Instruction selbst nach Gutdünken abzuändern. Zum Tabakbau geeignete Grundstücke sollen, wenn sie Gegenstand eines Processes werden, weiter zum Tabakbau, nöthigenfalls durch Bestellung eines Stellvertreters verwendet werden; die Collectoren werden zur Annahme und Hervorrufung von »*Denuncias*« über brach liegendes oder anderartig bebautes, zum Tabakbau geeignetes Land verpflichtet; bei Privatländereien ist der Besitzer zuerst zum Tabakbau aufzufordern, doch wenn er dieser Aufforderung nicht Folge geben sollte, so erhält der Denunciant für drei Jahre das betreffende Grundstück. Und anderes ähnliches. Den Collectoren wurden steigende Gratificationen zugesichert, wenn sie den Ertrag des Tabakbaues in ihren Districten zu steigern verstanden; die *Gobernardocillos* waren angewiesen, den Collectoren Verzeichnisse über die arbeitsfähigen Ortsangehörigen zu liefern, die Pfarrer hatten diese Verzeichnisse zu vidiren; in die Districte von Cagayan und Neubiscaya, welche besonders zum Tabakbau geeignet sind, sollte die Einwanderung von arbeitsfähigen Personen aus den anderen Provinzen mit allen Mitteln gefördert werden, und die Instruction gestattete den Collectoren, solche Eingeborne, welche Schulden halber ihre Wohnsitze zu verlassen verhindert waren, bis zu jenem Betrage auszulösen, für welchen nach den bestehenden Gesetzen ein Eingeborner überhaupt verantwortlich gemacht werden durfte, d. i. bis zum Betrage von 5 Pesos. Von welch unmoralischem Geiste die erwähnte Instruction getragen war, beweist am besten die Thatsache, dass man sich nicht scheute, in derselben ausdrücklich aufmerksam zu machen, »dass infolge der auf 5 $ beschränkten Haftbarkeit der Eingebornen, man sich bei solchen, die über diese Summe hinaus verschuldet sein mochten, keines Hindernisses bezüglich deren Auswanderung nach den früher genannten Districten zu versehen habe, noch weniger aber für diese Schulden etwa eine vorschussweise Begleichung stattzufinden habe. Hingegen durfte den zur Auswanderung, besser Übersiedlung, Veranlassten, nöthigenfalls Vorschuss zur Beschaffung von Vieh, Geräthschaften u. s. w.

bis zur ersten Ernte gegeben werden, ohne sich hiebei an die Grenze von 5 $ halten zu müssen. Dabei hieß es aber allerdings ausdrücklich, „solche Vorschüsse sind zwar persönlich, aber das ganze Dorf haftet dafür für den Fall des Todes oder der Flucht des Schuldners.“

Es ist nicht schwer zu ermessen, dass unter der ein Jahrhundert lang fortgesetzten Herrschaft solcher Specialgesetze, sich ein nur schwer und im besten Falle nur nach und nach ausrottbarer Widerwille seitens der ganzen eingebornen Bevölkerung gegen den Tabakbau überhaupt entwickeln musste, und auf diesen Widerwillen ist es vielleicht zum größten Theile zurückzuführen, wenn die günstigen Folgen, welche man von der Aufhebung des Monopols erwartete, wenigstens bisher noch nicht eingetreten sind. Es dürfte diese Ansicht umsomehr eine zutreffende sein, als der Tabakbau viel Sorgfalt und Arbeit erfordert, wenn er gewinnbringend sein soll, wie dies wohl in genügender Weise aus der folgenden, von Jagor mitgetheilten amtlichen Instruction für den hiebei zu beobachtenden Vorgang entnommen werden kann. Die betreffende *Cartilla agricola* hatte — auszugsweise — den folgenden Inhalt.

Anweisung, wie die Samenbeete anzulegen sind. Ein geeignetes Stück Land wird vierseitig abgegrenzt, zwei- oder dreimal gepflügt, von Unkraut und Wurzeln gesäubert, etwas abschüssig gemacht, mit einem flachen Graben umgeben, durch Abzugsgräben in Beete von 2′ Breite getheilt. Die Erde auf demselben muss sehr fein, fast zu Pulver zerrieben sein, sonst würde sie mit dem äußerst feinen Tabaksamen nicht in die genügend innige Berührung kommen. Der Same wird gewaschen, zum Ablaufen des Wassers in Tücher aufgehängt und tagsdarauf, mit der gleichen Menge von Asche gemischt, auf die Beete gestreut. Von der sorgfältigen Ausführung dieser Arbeit hängt der spätere Erfolg ab. Nach einer Woche keimt der Same, „die Beete müssen sehr rein gehalten, bei trockenem Wetter täglich mit Wasser besprengt“, durch Hecken mit Dornen gegen Geflügel und andere Thiere, durch leichte Matten gegen Stürme und starke Regen geschützt werden. Nach beiläufig zwei Monaten haben die etwa 5—6″ hohen Pflanzen gewöhnlich vier bis sechs Blätter und werden umgesetzt. Dieses geschieht, da die Samenbeete im September angelegt werden, zu Anfang oder in der Mitte des Monates November. Eine zweite Aussaat findet am 15. October statt, sowohl aus Vorsicht gegen mögliche Misserfolge, als auch um Pflanzen für die Niederungen zu erhalten.

Vom zuträglichsten Boden und seiner Bestellung. Vom Umpflanzen der Sämlinge. Man wähle Boden von mittlerem Korn, ziemlich schwer; besonders empfiehlt sich der kalkhaltige Boden, wenn er reichlich mit verwesten Pflanzenresten gemischt und nicht weniger als 2′ tief ist, denn je tiefer die Wurzel eindringt, desto höher erhebt sich die Pflanze. Deshalb sind in Cagayan diejenigen Ländereien für den Tabakbau die besten, die alle Jahre durch die Überschwemmungen des dortigen großen Stromes unter Wasser gesetzt werden und alljährlich neue Schichten fruchtbaren Schlammes erhalten. Auf solchem Boden angelegte Pflanzungen unterscheiden sich daher sehr merklich von höher gelegenen, nicht ebenso begünstigten. In jenen schießen die Pflanzen, sobald sie Wurzel gefasst haben, schnell empor, in diesen wachsen sie langsam und erreichen nur eine mittlere Höhe; dort entwickeln sie eine Menge großer, starker und saftreicher Blätter, die eine reiche Ernte versprechen, hier bleiben die Blätter kleiner und wachsen

spärlich. Aber die Niederungen sind Überschwemmungen ausgesetzt, besonders im Januar und Februar, selbst noch im März, wenn der Tabak schon umgepflanzt ist und ziemlich hoch steht. In solchem Falle ist alles rettungslos verloren, namentlich wenn die Überschwemmungen zu einer Zeit eintreten, zu welcher es schon zu spät ist, neue Pflanzungen anzulegen. Deshalb müssen auch hochgelegene Pflanzungen angebaut werden, die bei gehöriger Pflege vielleicht denselben Ertrag geben könnten wie die Anlagen in den Niederungen. Solche Felder sollen im October drei- bis viermal gepflügt und zwei- bis dreimal geeggt werden. Die Felder in den Niederungen können wegen der Überschwemmungen nicht vor Ende December oder Mitte Januar gepflügt werden, ihre Bearbeitung ist dann leicht und einfach. Man wählt nun die stärksten Pflanzen in den Saatbeeten aus und versetzt sie mit Ballen in der gegenseitigen Entfernung von einer Elle in den zubereiteten Boden.

Von der auf die Pflanzen zu verwendenden Sorgfalt. Im Osten jeder Pflanze ist ein kleiner Schirm aus Erdschollen aufzurichten, damit sie, gegen die Morgensonne geschützt, den Thau länger genieße. Sorgfältige Vertilgung des Unkrautes, Entfernung jeden wilden Triebes, ist sehr wichtig. Besonders gefährlich ist der Pflanze ein Wurm, der oft in großer Menge auftritt. Kurz vor der Reife sind die Regen sehr schädlich, denn um diese Zeit ist die Pflanze nicht mehr imstande, die für den Tabak so wesentliche gummiartige Substanz auszuscheiden, die im Wasser löslich, ihr durch den Regen entzogen wird. Der dem Unwetter preisgegebene Tabak bleibt immer ohne Saft, ohne Güte, und ist voll weißer Flecke, ein sicheres Zeichen seiner schlechten Beschaffenheit. Der Schaden ist umso größer, je näher der Tabak sich schon seiner Reife befindet. Die auf den Boden hängenden Blätter faulen gerne und sind daher zu entfernen. Ist der Untergrund nicht tief genug, so vergilbt auch eine gut angelegte Pflanzung und vertrocknet fast gänzlich. In nassen Jahren kommt dies nur in geringerem Maße vor, da unter diesen Umständen auch die Wurzeln in geringerer Tiefe die nöthige Feuchtigkeit zugeführt erhalten.

Abschneiden und Behandeln der Blätter im Trockenschoppen. Die obersten Blätter reifen zuerst, sie sind dann dunkelgelb und spröde; in dem Maße als sie zeitigen, werden sie geschnitten, in Bündel gesammelt und in bedeckten Karren nach dem Schoppen gebracht. An nassen, selbst an trüben Tagen, wenn die Sonne den nächtlichen Thau nicht völlig verdampft, darf nicht geschnitten werden. In den Schoppen zieht man die Blätter auf Schnüre oder auf gespaltenes Rohr mit genügenden Zwischenräumen zum Lüften und Trocknen. Die trockenen Blätter werden in Haufen gelegt, die nicht zu groß sein dürfen, und öfters umgepackt. Es muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass sie sich nicht zu stark erhitzen und nicht zu stark gähren. Diese für die Güte des Tabaks äußerst wichtige Behandlung verlangt große Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit und muss so lange fortgesetzt werden, bis die Blätter nur noch einen aromatischen Tabakgeruch wahrnehmen lassen.« —

Die unter dem Monopolregime erzielten Tabakernten wurden nach eigenen Reglements in verschiedene Qualitäten abgetheilt, für welche man keinen anderen Maßstab aufzufinden wusste, als die Größe der Blätter. Je nach der Classe, in welche die Blätter fielen, wurden sie dem Producenten bezahlt. Aus detaillirten Angaben, welche Jagor über diesen Gegenstand macht, geht hervor, dass die durchschnittliche Qualität während der letzten Jahre der

Dauer des Monopols in Rückgang begriffen war, indem bei zunehmender Gesammtproduction immer weniger und weniger der besten Kategorien geerntet wurden. Diese Verschlechterung in den Qualitäten soll sogar soweit gegangen sein, dass man genöthigt gewesen sei, zu den ursprünglichen vier Classen noch zwei unterwertige, nämlich eine fünfte und sechste Classe oder Qualität, zu systemisiren. In die erste Classe wurden die Blätter eingetheilt, welche 18", d. i. 0·418 *m*, Länge erreichten; in die zweite solche von 14—18", 0·325 *m*, in die dritte Blätter von 10—14", 0·232 *m*, in die vierte Blätter von wenigstens 7", 0·163 *m*. Noch kleinere Blätter sollten nach den ursprünglichen Bestimmungen gar nicht angenommen werden, doch war man, wie gesagt, genöthigt, auch solche noch in zwei letzte Classen einzutheilen.

Nach H. A. Webster war die mittlere jährliche Gesammtproduction an Tabak auf den Philippinen während des letzten Decenniums der Monopolherrschaft 1872—1881 214.400 *Quintal*, das *Quintal* gleich 101·43 engl. Pfunde. Über die Hälfte dieser jährlichen Durchschnittsproduction, nämlich 114.000 *Quintals*, entfiel auf die beiden besten Tabakprovinzen Isabela und Cagayan. 25.000 *Quintals* waren jährlich nach Spanien als eine Art von historischem Tribute zu senden; wenn Jagor uns richtig informirt, so war dies stets Tabak, welcher zu gar keinem Preise an den Mann zu bringen gewesen wäre. Die halben Kosten der Fracht für diesen »Tribut« mussten von dem Mutterlande übernommen werden. Die Durchschnittspreise, welche die Colonialregierung während des letztangeführten Decenniums für das Quintal bezahlte, betrugen für Tabak der ersten Classe, 13—14 $, für solchen der zweiten Classe 10—11 $, dann 7—8 $ für die dritte Classe und 6—7 $ für die vierte Classe. Diese Preise bezeichnen eine ansehnliche Steigerung gegen jene im Jahre 1867, die von Jagor mit 9 $ 50 Cents, 6 $, 2 $ 75 Cents, und 1 $ angegeben werden. Vielleicht ist diese Preissteigerung auf den Umstand zurückzuführen, dass, als die Colonialregierung im Jahre 1868 zum erstenmale philippinischen Tabak direct auf den Londoner Markt brachte, dieser dort so gute Preise erzielte, dass eine Verfügung erlassen wurde, es solle in Manila von Seite des Colonialärars kein Tabak mehr unter dem Preise von 25 $ für das *Quintal* losgeschlagen werden. Die Fabrication von Cigarren beschäftigte in den letzten Zeiten der Monopolherrschaft 20.000 Personen, die in sechs Fabriken durchschnittlich 280 Millionen Cigarren erzeugten. Von diesen gelangten 95 Millionen zur Ausfuhr, und zwar 50 Millionen nach Singapore, Java, den Molukken und Ostindien, 30 Millionen nach China und Japan, 4 Millionen nach Australien und 11 Millionen nach Europa. —

Eine große Wichtigkeit kommt auf den Philippinen unter den Erzeugnissen des Pflanzenreiches dem Zuckerrohre zu. Diese Bedeutung, in Ansehung des Handelswertes des gewonnenen Zuckers, ist eine so große, dass die bedauerlichen Erscheinungen, welche sich in dem Handel der Philippinen in den letzten Jahren gezeigt haben, sich zum größten Theile als eine Wirkung der allgemeinen Zuckerkrise darstellen.

Auf den Philippinen hat der Bau des Zuckerrohres in dem Decennium 1871—1881 in wesentlichen Proportionen zugenommen, die Ausfuhr an Zucker hat von 1,399.434 Pikuls im erstgenannten Jahre auf 3,382.664 im letztgenannten zugenommen. Beiläufig ein Drittheil der Production entfiel auf die Provinz Pampanga, nächst dieser Provinz waren es Cavite, Laguna, Pangasinan, Bulucan und Battan, denen der bedeutendste Antheil zufiel. Gegen

1,200.000 Pikule führte Ilo-Ilo aus, wo sich die Producte von Panay und Negro vereinigten. Als der beste philippinische Zucker gilt jener von Capiz auf Panay, wo, wie überhaupt in den südlichen Provinzen, von den beiden Sorten Zuckerrohres, die auf den Philippinen gedeihen, der violetten oder krapprothen Art vor der grünen der Vorzug gegeben wird. Das Zuckerrohr wird vielfach, namentlich auf Luzon, auf großen Plantagen von mitunter mehr als 1000 Acres Ausdehnung in großem Maßstabe gebaut; solche große Plantagen sind häufig klösterlicher Besitz. Meistens ist die Bewirtschaftung derselben an Halbblut-Chinesen verpachtot, welche bessere Resultate zu erzielen wissen, als die Europäer. Kleinere Zuckerrohrpflanzungen werden meistens von den Eigenthümern selbst und deren Familien und Angehörigen bewirtschaftet; seltener ist die Bearbeitung durch hörige und gemietete Arbeiter. Vom Jahre 1870 datirt auf den Philippinen ein Aufschwung in der Zuckerfabrication in dem Sinne, dass die Zusammenlegung von größeren Plantagen anfing platz zugreifen, und die Einführung der Maschinenarbeit ihren Anfang nahm; doch werden diese Fortschritte durch die commerziellen Folgen der Überproduction an Zucker naturgemäß wieder zurückgedrängt werden. Die feinsten Qualitäten des auf den Philippinen gewonnenen Zuckers gehen nach Spanien; die minderen Qualitäten finden ihren Weg nach England, und Ilo-Ilo exportirt hauptsächlich nach Nordamerika. —

Der Kaffeebau ist zwar über die ganzen Philippinen verbreitet, überall kann die Pflanze vorzüglich gedeihen; doch ist man noch nicht bis zur Anlage großer Plantagen gekommen, und die Gesammterzeugung ist daher eine weit geringere, als sie in diesem sehr gewinnbringenden Artikel wohl sein könnte. Bemerkenswert und zugleich bezeichnend für die geringe Sorgfalt, welche auf die Ausbeutung der Bodenreichthümer der Philippinen verwendet wurde, ist die Thatsache, dass die Kaffeepflanze erst zu Ende des vorigen Jahrhunderts, wahrscheinlich aus Brasilien, nach den Philippinen gebracht wurde. Jetzt kommt dieselbe fast in allen Gärten und Landwirtschaften des Archipels vor, obwohl, wie bemerkt, nirgends ihr Anbau in besonders großem Maßstabe betrieben wird; wie geeignet der Boden und das Klima für den Kaffeebau wären, ist durch die Thatsache bewiesen, dass an sehr vielen Stellen des Landes die Kaffeestaude wild vorkömmt. Wo ein Samenkorn zur Erde fällt, findet es die genügend günstigen Bedingungen, um zu keimen und sich weiter zu entwickeln. Zur Verbreitung der Pflanze soll ein kleines Raubthier in nicht unwesentlicher Weise beitragen; dieses Thier — *Parodoxorus Musanga* — nascht gerne die reifen Früchte der Kaffeestaude, ist aber nicht imstande, die harten Kerne derselben — die Kaffeebohnen — zu verdauen. Diese gehen also in unverändertem Zustande ab und werden zu Samen. Dem Wirken einer patriotischen ökonomischen Gesellschaft, welche in den ersten Decennien des gegenwärtigen Jahrhunderts Preise auf die Anlage größerer Kaffeepflanzungen aussetzte, ist es zu danken, dass nach und nach in dieser Richtung doch einiges geschah; im Jahre 1837 erhielt P. de la Gironnière eine Prämie von 1000 $, weil er 60.000 Kaffeepflanzen im Zustande der zweiten Reife aufweisen konnte.

Die Ausfuhr an Kaffee erreichte im Jahre 1856 7000, 1865 37.588, 1871 53.370 Pikuls, und mag gegenwärtig auf 70.000 Pikuls angeschlagen werden. Man unterscheidet auf den Philippinen zweierlei Kaffeegattungen; die bessere Sorte wird von den Provinzen Laguna, Batangas und Cavite zum größten Theile geliefert; sie hat sehr kleine grünliche Bohnen; die geringere Sorte kommt meistens auf Mindanao vor und hat gelbliche Bohnen, die infolge

nachlässiger Behandlung ungünstig aussehen. Von Kennern wird der Kaffee der erstgenannten Sorte, der Manila-Kaffee, sehr hoch geschätzt; namentlich hatte dieser Kaffee früher einen sehr guten Markt in Frankreich, wohin z. B. noch im Jahre 1865 mehr als ein Drittheil der gesammten Kaffee-Ernte der Philippinen zur Einfuhr gelangte; dem englischen Geschmack sagt er nicht zu und fand deshalb in England keinen besseren Preis, als z. B. mittlerer *Native Ceylon*. In neuerer Zeit ist Frankreich nicht sosehr der überwiegende Abnehmer für den Manila-Kaffee; er geht ebenso nach Spanien, England, den Niederlanden und Österreich (1884 : 25.000 Pikuls). Mit Rücksicht auf die außerordentlich günstigen natürlichen Verhältnisse und die vorzügliche Qualität des Productes werden vielleicht die Philippinen in der Zukunft eine bedeutende Einnahmsquelle in dem Kaffeebau finden können, vorausgesetzt, dass sich das genügende europäische Capital diesem Zweige zuwendet. —

Mit dem Hanf, Tabak, dem Zuckerrohr und dem Kaffee sind zwar jene vegetabilischen Producte des reichen Bodens der Philippinen genannt, welche es zur Bedeutung ansehnlicher Handelswerte gebracht haben: aber wir müssten den Raum, den wir hier in Anspruch nehmen können, bei weitem überschreiten, wenn wir in ähnlicher Weise, wie dies rücksichtlich der eben genannten Producte geschehen ist, der mannigfachen anderen Nutzpflanzen gedenken wollten, welche auf den Philippinen vorzüglich gedeihen, und ebenso jener wertvollen, der Tropenwelt eigenen Gewächse, welche dort gedeihen könnten, wenn man sich der Mühe unterziehen wollte, sie anzubauen und ihnen wenigstens anfänglich die nöthige Pflege angedeihen zu lassen. Zu den letztgedachten Gewächsen zählen z. B. beinahe alle auf den Molukken fortkommenden Gewürzpflanzen, ebenso der Thee, und wahrscheinlich manche anderen Pflanzen, die für die Philippinen zur Quelle ansehnlicher Reichthümer werden könnten. Zu den Nutzpflanzen aber, die zwar jetzt schon auf den Philippinen vorkommen, auch die geringe Pflege erfahren, welche unter den dortigen glücklichen natürlichen Verhältnissen erforderlich ist, ohne aber bis jetzt in solchem Umfange gezogen zu werden, dass ihre Producte einen namhaften, dem Handel zugute kommenden Überschuss liefern würden, gehören: die Baumwolle, deren Gespinste die Eingebornen mit Manila-Hanf- und Seidenfäden zu sehr schönen, leichten und durchsichtigen Geweben zu combiniren verstehen; der Zimmt, welcher besonders reichlich, aber, wie es scheint, in einer nur minderen Qualität hauptsächlich in den gebirgigen Theilen von Mindanao vorkommt; vorzüglicher schwarzer Pfeffer (*piper nigrum*), dessen Cultur vielfach von den Eingebornen mit dem Kaffeebau vertauscht wurde, während rother Pfeffer, — *pimiento encarnado* — als ein den Malayen hier wie anderwärts beinahe unentbehrliches Gewürz, namentlich auf den Visayas, in großen Mengen gezogen wird; der Muscatnussbaum kommt auf Mindanao und Paragua (Palawan) vor; die Tamarinde ist auf allen Inseln verbreitet. Schließlich nehmen unter den Erzeugnissen des Pflanzenreiches hier, wie beinahe überall in den Tropen, verschiedene Palmengattungen mit ihren vielfältigen Nutzstoffen eine hervorragende Stelle ein. —

Die Thierwelt der Philippinen, besonders reich an einheimischen Arten, steht hinter der Pflanzenwelt des Archipels bezüglich der Mannigfaltigkeit einigermaßen zurück. In ersterLi nie ist es bemerkenswert, dass den Philippinen der Tiger fehlt, ebenso das auf Java so häufig vorkommende Rhinoceros, auch hat sich die mehrfach verbreitete Behauptung von dem Vorkommen von Elephanten (auf den Sulu-Inseln) als irrig erwiesen, eine Behauptung, die

übrigens nur auf der Thatsache beruhte, dass in der Sprache der Eingebornen des Snlu-Archipels ein Name für den Elephanten vorkommt. Von Affen sind die von den Tagalen *Chongo* genannte Art, *Macacus cinomolgus*, dann die auf Mindanao vorkommenden weißen Affen — keine Albinos — bemerkenswert, welche letzteren mitunter nach Manila zum Verkaufe gebracht werden. Die Lemuroiden sind durch den merkwürdigen *Tarsius spectrum* vertreten, die eigentlichen Insectenfresser durch den *Galeopithecus philippensis* und die „*Tupaia*“, eine Art fliegender Eichhörnchen oder Spitzmaus, wie das *Tarsius spectrum* zu den Vierhändern gehörend, aber mit einer am Halse entspringenden, über die Vorder- und Hinterglieder und den Schwanz reichenden Flatterhaut versehen, die von den Thieren hauptsächlich als eine Art von Fallschirm gebraucht wird, da sie nicht befähigt sind, sich in der Luft anders als sanft abwärts gleitend oder flatternd zu bewegen[1]). Zwei Arten von Zibethkatzen, eine wilde Katze, werden unter den Fleischfressern, mehrere Arten von Eichhörnchen, *Sciurrus philippensis*, ein Stachelschwein und zwei oder drei Rattengattungen als einheimisch betrachtet. Das Wildschwein wird in den Dickichten überall regelrecht gejagt; schwarze Schweine sind sehr verbreitet, und der Name der nördlichsten, zu den Philippinen zählenden Inselgruppe — der Babuyanes — soll vom einheimischen Namen für das Schwein — *babuy* — herstammen. Das Fleisch des Wildschweines der Philippinen ist sehr schmackhaft und wird jenem des zahmen Schweines bei weitem vorgezogen. Das letztere Thier ist kleiner Gestalt; sein weiches, fades Fleisch wird eigentlich nur von den — auch hier wie überall in Ostasien recht zahlreichen — Chinesen, gerne genossen.

Von Rothwild — Hirschen — kennt man drei Arten: *Cervus mariannus*, *Cervus philippensis* und *Cervus Alfredi*; außerdem, besonders auf Bantaan, Zwerghirsche (*Tragulus*) von außerordentlich kleiner Gestalt. Die Hirsche sind außerordentlich zahlreich; *se encontran à cado paso en los bosques de las Filipinas*, lesen wir in einem auf den Philippinen geschriebenen, verlässlichen Werke. An der Sonne getrocknetes Hirschfleisch, *tapa* genannt, bildet ein Lieblingsnahrungsmittel der Eingebornen. Das Fell und die Geweihe der, namentlich in den Provinzen Pampanga und Panganisan sehr zahlreich erlegten Hirsche kommen nach Manila auf den Markt. Die Sehnen des Hirsches werden von den Chinesen gekauft, welche ihnen aphrodysiatische Wirkungen zuschreiben.

Der auf den Philippinen vorkommende Pferdeschlag ist zwar von kleiner Gestalt, aber gut geformt, stark und ausdauernd; über die Verpflanzung dieses edlen Thieres nach den Philippinen ist nichts Sicheres bekannt; man nimmt an, dass die jetzt auf den philippinischen Inseln vorkommenden Pferde sowohl von spanischen, als von chinesischen und japanischen Thieren abstammen. Ein englischer Kenner, D. M. Forbes, erklärt die Pferde von Batangas, Albay und Camarines als die vorzüglichsten Schläge; als die kleinsten, aber zugleich ausdauerndsten, bezeichnet er jene von Illocos. Unbedingt hat das Pferd auf den Philippinen die Eigenschaften der edlen spanischen Stammthiere nicht bewahrt; namentlich das äußere Ansehen ist ein sehr degenerirtes; aber immerhin sind die schlecht gehaltenen kleinen philippinischen Pferde großer Anstrengungen und bedeutender Kraftleistungen im schwierigen Terrain

[1]) Der englische Zoologe Wallace gibt auf Grund seiner eigenen Beobachtungen das Verhältnis der Fallhöhe zur Weite des „Fluges“ mit 1:5 an.

fähig, welche man ihnen, ihrem herabgekommenen Aussehen nach, nicht zutrauen würde. Die Spanier behaupten, dass das Pferd der Philippinen dem auf Java vorkommenden kleinen eingebornen Pferde überlegen sei; sie führen dies auf den allgemein herrschenden Gebrauch zurück, das Wasser, welches zum Tränken der Pferde verwendet wird, durch Melasse zu versüßen. Sonderbar ist, dass die Frage, ob es auf den Philippinen verwilderte, in Herden lebende Pferde gebe, noch immer controvers ist. Webster erklärt ausdrücklich (1885): *„The statement, that the horse has become wild in the interior of several islands, is founded on a mistake.* Die *„Guia oficial“* schreibt: *„Los cabalos, cuya casta es bastante buena, se supone que no son originarios del pais, aunque se les vé en estado 'salvage, en el interior de Celebes, y tambien en el interior de las Filipinas.“*

Eine weitaus wichtigere Rolle als dem Pferde kommt unter den Hausthieren auf den Philippinen dem Büffel zu. Der Büffel, auf den Philippinen von den Spaniern und einem Theile der Eingebornen *Carabao*, von den Malayen *Karbo* genannt, ist im Ostindischen Archipel heimisch, und wurde von den Spaniern zur Zeit der Entdeckung und Besitznahme des Archipels dort als gezähmtes Hausthier vorgefunden, welches damals, ebenso wie es jetzt geschieht, von den Eingebornen hauptsächlich zum Einstampfen der Reisaussaat benützt wurde. Große Herden wilder Büffel bewohnen die Gebirge der Philippinen; die gezähmten Thiere sind den Eingebornen beim Bestellen der Reisfelder sowohl, als in der Eigenschaft als Trag- und Zugthiere von vielfältigem Nutzen. Der Büffel, größer und stärker als das Rind, leistet die schwersten Arbeiten ohne besondere Anstrengung; er durchwatet die wasserreichen Flüsse und erklimmt mit einer Behendigkeit, die man seinem plumpen Körper nicht zumuthen würde, die steilsten Anhöhen. Im wilden Zustande ist der Büffel höchst gefährlich; er greift den Menschen mit wahrer Wuth und oft in hinterlistiger Weise an, verfolgt den Fliehenden, und trachtet den Baum zu entwurzeln, auf welchem der Flüchtling etwa Schutz gesucht hat. Aber auch im domesticirten Zustande gilt der Büffel als ein unverlässliches Thier, gegen welches immer eine gewisse Vorsicht geboten ist; man hat Beispiele, dass Büffel, welche sich willig der Führung eines Kindes überließen, plötzlich ohne Ursache sich auf Vorübergehende stürzten, und oft lassen sich als Zugthiere verwendete Büffel, trotz schwerer Last, vor der sie gespannt sind, nicht abhalten, einen wüthenden Angriff gegen Menschen zu unternehmen. Dem Büffel ist ein bemerkenswerter hoher Grad von Liebe zu den Jungen eigen; es wird erzählt, dass Büffelkühe sich in den Fluss oder See stürzten und daselbst untertauchten, um gegen einen räuberischen Kaiman den Kampf um ihr geraubtes Kalb aufzunehmen.

Das europäische Rind ist aus Spanien und Amerika nach den Philippinen gebracht worden, wo es sich außerordentlich vermehrt hat; Herden verwilderten Rindviehes sind in den Bergen nichts Seltenes. Die Race ist degenerirt, das Rind kleiner und schwächer als die Thiere der Stammrace; zu Lastarbeiten wird das Rind wenig benützt; als Schlachtthier wird die Kuh viel höher geschätzt als der Ochse, dessen Fleisch geschmacklos sein soll, während die Kuh Fleisch von vorzüglicher Beschaffenheit gibt, aus dem auch sehr gute Conserven gemacht werden. Im allgemeinen ist die Rinderzucht unbedeutend, was schon aus dem Umstande hervorgeht, dass es an Kuhmilch selbst in Manila fehlt. Büffelmilch ist wenig beliebt, und Ziegenmilch muss Ersatz bieten. Gleichwohl sind die sehr verbreiteten, überall wild vorkommenden

Ziegen sehr wenig geschätzt, und werden nur zum angedeuteten Zwecke als Hanstbiere gehalten. Sehr zahlreich, aber von vollkommen vernachlässigter Zncbt sind die, gleichwie das Rindvieh aus Spanien hieber verpflanzten Schafe. Ihre Wolle ist sehr geringwertig, als Schlachtthier wird das Schaf, von den Eingebornen wenigstens, gar nicht benützt. In der Provinz Illocos kommen die meisten Thiere dieser Gattung vor. Auf Bataan gibt es auch Gazellen.

Unter den Vögeln fehlen mancherlei Arten der malayischen Fauna, was als ein Beweis für die Selbständigkeit der philippinischen Thierwelt genommen wird. Graf Walden[1]) bezifferte im Jahre 1877 die Ornis der Philippinen mit 219 Arten, welche Zahl seither durch R. B. Sharpe unter Einbeziehung der Sammlung des Professors Steere auf 287 erhöht worden ist. Dazu mussten noch einige Arten gerechnet werden, welche bisher einzig auf den Sulu-Inseln gefunden worden sind. In der Vogelwelt Palawans hingegen ist ein starker Einschlag der Elemente des benachbarten Borneo unverkennbar. Am bemerkenswertesten sind auf den Philippinen besonders schöne Spechte, von welchen eine Art auf Cebu dort der „siebenfarbige Specht“ genannt wird, und von ganz besonderer Schönheit ist; viele Arten von Papageien, darunter die besonders kleinen[2]) *loriculus*; Kakadus, ein specieller Hornvogel, *penelopides*, nach seinem Rufe von den Eingebornen „*calao*“ genannt, und von ihnen häufig gezähmt; mehrere Taubenarten, u. a. die den Philippinen eigene Art *Phapiteron*. Bemerkenswert ist auch das in großen Mengen auf den Philippinen vorkommende Dschungelhuhn — *Gallus bankiva* — das einzige jagdbare Federwild.

Trotz der unermüdlichen Arbeit zahlreicher Naturforscher, welche die Philippinen besuchten, ist die Erforschung der Ornis dieses Archipels noch weit davon, zum Abschlusse gebracht zu sein. Die CHALLENGER-Expedition z. B. besuchte von den Philippinen nur Panay, Luzon, Cebu, Camiguin, Malanipa und Mindanao, und doch sammelte man 49 Species von Vögeln, von welchen 7 gänzlich neue: *loriculus panayensis*, *batrachostomus septimus*, *dicrurus striatus*, *nectarophila Juliae*, *buceros mindanensis*, *dicaeum mindanense*, *phabotreron brevirostris*. Außerdem wurde das bishin nicht bekannte Vorbandensein von den folgenden Species auf den Philippinen constatirt: *Totanus incanus Gm.*, *Gallinago stenura Kuhl*, *Demiegretta sacra Gm.*, *Sternu Bergii Licht.*

Ein hoher Wert wird auf die schönen und besonders muthigen und kampflustigen wilden Hähne gelegt, die man mit Schlingen jagt, um sie dann bei den Hahnenkämpfen zu verwenden, welche die Hauptleidenschaft der philippiniscben Bevölkerung sind. Diese eingebornen wilden Hähne sind zwar kleiner als die chinesischen Kampfhähne, aber tragen gegen diese meistens den Sieg davon. Die Schwalbengattung, welche die von den Chinesen so sehr begehrten essbaren Nester baut, kommt auf den Felseneilanden der Visayas in großer Zahl vor.

In den meisten der Seen und Flüsse kommen Alligators vor; Schild-

---

[1]) Trans. Zool. Soc. IX., 1877.

[2]) Die bei den verschiedensten Thiergattungen vorkommenden zwergartig kleinen Formen scheinen eine Eigenthümlichkeit der philippinischen Fauna zu sein. Dr. Stein und Hörschelmann (Wappäus, II. 3, p. 285) erwähnen: Hirsche und Rehe von der Größe eines Hasen, Zwerggazellen, Adler und Falken von der Größe von Sperlingen.

kröten sind zahlreich. Von den vielen Eidechsenarten steht die von den Eingebornen „*Chacon*“ genannte in einem gewissen Ansehen; man schreibt ihr sonderbarerweise eine schützende Kraft gegen die Landplage der Philippinen — die Erdbeben — zu. In der Insectenwelt zeichnen sich die Schmetterlinge durch ihre Farbenpracht, die Termiten oder weißen Ameisen durch ihre nichts verschonende Zerstörungskraft aus. Krabben, Mollusken und Fische sind in unzähligen Arten vertreten; der Fischreichthum, sowohl der Landgewässer als des Meeres, ist ein ganz außerordentlicher.

Auf den Philippinen soll es nur eine einzige Art von Giftschlangen geben, von den Eingebornen *dahon palay*, d. i. die Reisschlange genannt, nach der Ähnlichkeit ihrer grünen Farbe mit jener des Reisblattes. Es gilt als feststehend, dass der Biss dieses eben wegen seiner Farbe sehr schwer wahrnehmbaren Reptils, den sofortigen Tod zur unausbleiblichen Folge hat. Einen neuen Genus von Schlangen, *Typhlogeophys*, mit verkümmerten Augen, bespricht Günther in den Proc. der Zool. Soc. 1879.

Blutegel, kaum dicker als ein Zwirnfaden, kommen in unglaublichen Mengen vor, namentlich nach einer besonders nassen Wetterperiode scheinen sie sich übermäßig zu vermehren. Sie dringen in die Nase, Ohren, Augenlider, gelangen auch leicht in Schlund und Magen, und verursachen Thieren und Menschen Krankheit und Schmerz, ja führen öfters auch den Tod herbei.

Ein gefürchtetes Thier ist die Heuschrecke, welche während der Monate December, Jänner und Februar oft in wolkenartigen Schwärmen, deren Dichte buchstäblich die Sonne verdunkelt, die Reisfelder und sonstigen Anpflanzungen überfällt. In wenigen Augenblicken ist ein derart heimgesuchtes Reisfeld geplündert, auf dessen Ernte die Hoffnungen seiner Besitzer beruhten. Die Tödtung der Heuschrecken wird deshalb durch Aussetzung von Prämien gefördert. —

Wenn man, selbst nur an der Hand der kurzen, auszugsweisen Schilderung der natürlichen Verhältnisse der Philippinen, wie wir sie uns hier gestatten durften, und bei der Aufzählung der Producte des mineralischen, vegetabilischen und animalischen Gebietes überall und immer die Bemerkung nicht unterdrücken kann, dass auf dem philippinischen Archipel überaus reiche Hilfsquellen noch der entsprechenden Entwicklung durch die Arbeit und Sorgfalt des Menschen harren, welcher sich hier von einer überaus freigebigen Natur auf das Beste unterstützt, ein irdisches Paradies gründen könnte — so wird gleichsam unmittelbar das Interesse an der Frage erweckt, welcher Art die Menschen seien, aus denen die Bewohnerschaft des Archipels der Philippinen besteht. Wir wenden uns also nach der eben stattgehabten kurzen Besprechung der natürlichen Beschaffenheit des Archipels und seiner Producte, jener der Bewohner der Philippinen zu.

Vielleicht nirgends mehr auf der bewohnten Erde bietet die an und für sich nicht sehr zahlreiche Bevölkerung eines relativ so engen Gebietes wie jenes der Philippinen, nicht viel größer als zwei Drittel des europäischen Spanien, die gleichen ethnologischen Schwierigkeiten, wie uns solche auf den Philippinen entgegentreten. Zur richtigen Beurtheilung dieser Schwierigkeiten müssen wir uns die Thatsache gegenwärtig halten, dass schon zur Zeit der Entdeckung des Archipels durch Magelhaens, die — vielleicht an und für sich nicht absolut homogenen — Ureinwohner, durchaus nicht mehr alleinige Bewohner und Herren des Archipels waren, sondern zu verschiedenen Zeiten auf den Philippinen Invasionen durch verschiedene malayische Stämme von

verschiedenen Culturgraden stattgefunden hatten. Keine der malayischen Invasionen hatte zu einer vollständigen Beherrschung des Archipels oder eines größeren Theiles desselben geführt; die Spanier fanden bei der Besitzergreifung lauter kleine, einzelne Dominien, die sich gegenseitig ebensowohl als die Ureinwohner befehdeten. Es erscheint als eine Folge dieser Besiedlungsart, dass man es auf den Philippinen, wie dies bei Wappäus treffend hervorgehoben wird, „nicht mit einer einförmigen, ursprünglich einigen, im Laufe der Zeit gespaltenen, auch nicht mit einer aus Vermischung erwachsenen, gemeinsamen Masse zu thun hat, sondern dass wir eine wesentliche Zerfallung der Bevölkerung in verschiedene Bestandtheile, ungemischte und gemischte, finden". Die reichhaltige Literatur über die Philippinen, von Professor Blumentritt im Jahre 1882 in einem eigenen Werke: „Bibliographie der Philippinen", systematisch zusammengestellt, hat demnach stets den vielen ethnographischen Fragen, die es hier zu lösen gibt, den gebührenden Platz gegönnt; Professor Blumentritt ist mit seinem „Versuch einer Ethnographie der Philippinen" der Sache streng wissenschaftlich näher getreten; angesichts der wesentlichen Beschränkungen aber, die wir uns dem Wesen und Umfange des vorliegenden Werkes nach aufzuerlegen gezwungen sind, müssen wir uns hier damit genügen lassen, im großen und ganzen bezüglich der Bevölkerung der Philippinen den generalisirenden Angaben Websters zu folgen, die, im Jahre 1885 erschienen, schon unter Rücksichtnahme auf die Ergebnisse neuerer Forschungen, speciell der wertvollen Arbeiten Professor Blumentritts, verfasst worden sind. Die in der *Guia oficial* enthaltenen Ausführungen und Daten, deren Mittheilung wir dem Fregattenkapitän v. Spetzler verdanken, mögen zur Ergänzung der knappen Angaben Websters dienen.

Soweit dies als bekannt angesehen werden mag, waren die Ureinwohner des Philippinen-Archipels die Aetas oder *Negritos*, wie die Spanier diesen Volksstamm seiner dunklen Hautfarbe und kleinen Gestalt wegen nannten. Sie kommen noch immer, zum Theile gänzlich von nachgefolgter Vermischung frei, an verschiedenen Stellen des Archipels vor; vollständig fehlen die Negritos nur auf den Batanes, Babuyanes, auf Samar, Leyte, Bohol und den Sulu-Inseln. Die Insel Negros verdankt diesem Volksstamme ihren Namen. Man findet reine Negritos in den Marivelesbergen in Bataan, in den Gebirgen der Nueva Ecija, in den Gebirgen von Papamga, Zambales und Camarines, in den Provinzen Principe, Isabela und Cagayan. An von einander entfernten, in keinerlei Verbindung stehenden Orten lebend, zeigen die Negritos nicht nur ein gleiches körperliches Aussehen, sondern auch die gleichen Sitten und Gewohnheiten, woraus der Schluss gestattet ist, dass sie einst über den ganzen Archipel verbreitet, ein einheitliches Volk gebildet haben. Die Negritos sind von einer nur um weniges helleren Hautfarbe als die Eingebornen (Papuas) von Neu-Guinea; das gekrauste Haar ist um eine Nuance schlichter, die Körperhöhe auffallend gering — 4' 8" englisches Maß gilt als die mittlere Größe eines erwachsenen Mannes — Schädelbildung und Gesicht ähnelt jenen des Negers, häufig mit noch spitzerem Gesichtswinkel. Die Glieder sind in ihren Längenverhältnissen gut proportionirt, aber wenig musculös, besonders sind Spindelbeine unter ihnen die Regel. Bemerkenswert ist die außerordentliche Greifkraft ihrer Fußzehen.

Es ist kaum ein Zweifel darüber zulässig, dass die Negritos in ihre jetzigen gebirgigen und schwer zugänglichen, waldigen Terrains schon durch die malayischen Einwanderer oder Eroberer zurückgedrängt worden sind;

von jedem civilisatorischen Einflusse beinahe vollständig unberührt geblieben, können sie auch heute noch zu den im vollen Sinne des Wortes wilden Völkern gerechnet werden. Sie tätoviren den Körper, und geben beinahe vollständig unbekleidet; Honig, Wild, Fische, wildes Obst und Gemüse, sowie gewisse Wurzeln bilden ihre Nahrung; sie haben keine festen Wohnsitze: elende Hütten dienen ihnen zu zeitweiligem Aufenthalte, und Bambusrohre, als Wassergefäße verwendet, bilden den einzigen Hausrath. Wachs ist der einzige Artikel, den sie zum Verkaufe bringen, um Betel und Tabak kaufen zu können. Es heißt, dass sie beim Rauchen die primitiv geformte Cigarre gerne mit dem glühenden Ende zwischen die Zähne nehmen, ein Gebrauch, der auch bei den civilisirteren Indios der Philippinen hie und da beobachtet worden sein soll [1]).

Die intellectuellen Fähigkeiten der Negritos sind, dem wilden Leben dieses Volksstammes entsprechend, geringe: werden aber Negritos im kindlichen Alter in eine civilisirtere Umgebung gebracht, so zeigen sie nicht eben einen völligen Mangel an natürlichen Geistesgaben. Eine gewisse Geschmeidigkeit und Fügsamkeit zeigt sich dann bei ihnen, doch bleiben sie für alle Arbeiten, welche mehr als nur einfache Körperkraft und einen gewissen Grad von Behendigkeit verlangen, in bemerkenswerter Weise ungeschickt.

Die Negritos sind, als auf die Jagd zur Beschaffung ihrer Nahrung angewiesen, kühne und geschickte Jäger. Vielfach verwenden sie vergiftete Pfeile und Lanzenspitzen; das Gift sollen sie aus der besonders bitteren Rinde eines Baumes (vielleicht der Molave, die eben ihrer bitteren Säfte wegen einzig und allein von den Termiten verschont wird) in einer geheim gehaltenen Weise gewinnen. Das von der vergifteten Waffe getroffene Thier wird, wenn nur verwundet, von unleidlichem Durst heimgesucht; sobald es zu einem Trunke gelangt, verendet es. Die Negritos lösen dann vom todten Thiere nur die zunächst der Wunde befindlichen Fleischtheile ab, und genießen das übrige Fleisch ohne Nachtheil für ihre Gesundheit.

Die Negritos leben in Trupps von 50—60 Personen, welche zusammen der Jagd und Fischerei nachgehen. Das Alter steht bei ihnen in Achtung, und der Älteste jedes solches Trupps genießt ein gewisses Ansehen und Gehorsam. Vielweiberei besteht nicht; bei der Auswahl der Gattin ist die erste Bedingung, dass die Erkorene mit dem Freier die gleiche Körpergröße besitze. Mit der Achtung vor dem Alter hängt es wohl zusammen, dass den Todten gewisse Ehren erwiesen werden, denn von religiösen Begriffen, auch der primitivsten Art, ist nichts wahrzunehmen. Jeder Todte muss vor allem gerächt werden, sobald die Beerdigung, wobei Betel, Tabak und Waffen auf das Grab gelegt werden, vollzogen ist. Um die Todtenrache zu vollziehen, ziehen die Jäger des Trupps, dem der Verstorbene angehört hatte, bewaffnet aus, und das erste lebende Wesen — Thier oder Mensch — das ihnen begegnet, muss getödtet werden. Es heißt übrigens, dass sie bei diesen Zügen durch gewisse Vorsichtsmaßregeln zu verhüten wissen, in die Nothwendigkeit zu gerathen, einen Mitmenschen opfern zu müssen. Das einzige Thier, welches der Negrito sich dienstbar gemacht hat, ist der Hund.

Unter den Völkern malayischen Stammes gebürt auf den Philippinen unzweifelhaft den Tagalen der erste Rang. Sie bevölkern vorzugsweise das

[1]) Diese sonderbare Art, Cigarren zu rauchen, hat u. a. auch Dr. Baumann bei den Angola-Negerinnen am Congo beobachtet.

Tiefland, und zeigen den Hang, ihre für Wohnungszwecke errichteten Pfahlbauten in der unmittelbaren Nähe der Gewässer aufzuschlagen. In den Provinzen Manila, Cavite, Batangas, Bulacan, Morong, Iufanta, Tayaba und Bataan bilden sie den Hauptstock der Bevölkerung; sie kommen aber auch, obwohl minder zahlreich, in Zambales, Principe, Isabela, Nueva Ecija, Mindoro, Marinduque, Polillo und anderen Landstrichen vor. Ihre Sprache, das **Tagalog**, ist die einzige unter den vielen einheimischen Sprachen und Dialecten der Philippinen, welche von ihrem Wortschatze einiges an die anderen Sprachen abgegeben hat, ohne dass das Tagalog aber von den anderen Sprachen etwas in sich aufgenommen hätte. Das Tagalog gehört dem malayischen Sprachstamme an, und es zeichnete sich zur Zeit der spanischen Eroberung diese Sprache vor allen anderen dadurch aus, dass sie eine auf phonetischen Grundsätzen aufgebaute Schrift, d. i. eine Buchstabenschrift, besaß. Allerdings hatte diese Schrift nur 17 Zeichen, von welchen drei die Bestimmung hatten. die fünf einfachen Selbstlaute zu bezeichnen. Alte Schriftschätze sind nicht aufgefunden worden, oder haben sich wenigstens nicht erhalten; gegenwärtig wird das Tagalog, dessen Worte der Biegung durch sechs Fälle und Abwandlung unterliegen, mit lateinischen Schriftzeichen geschrieben, und es besteht eine ziemlich ansehnliche Literatur in gebundener und ungebundener Rede.

Die äußere Erscheinung der Tagalen trägt die Merkmale der malayischen Race: ovale Form des Gesichtes, die breite und flache Stirne, große Augen, die olivenähnliche Farbe der Haut. Die flache Nase, die niedrigen Augenbrauen, breiten und hochgelegenen Backenknochen widersprechen den europäischen Schönheitsbegriffen, welche aber durch schöne dunkle und lebhafte Augen wieder versöhnt werden. Von den Sinnen ist bei den Tagalen der Geruchssinn ganz besonders fein entwickelt.

Sowohl in intellectueller und moralischer Beziehung, als auch in Bezug der physischen Entwicklung gibt es übrigens recht viele Abstufungen unter den Tagalen der Philippinen, beeinflusst durch die klimatischen und culturellen Verschiedenheiten, denen die einzelnen Stämme ausgesetzt sind. In jeder Richtung sind es die Tagalen der um das Centrum der Colonie Manila herumliegenden Provinzen, welche sich von ihren Stammesbrüdern in den entfernteren Landestheilen zum Vortheile unterscheiden. Namentlich sollen jene Tagalen, welche zu den *Remontados* gezählt werden (d. h. solche, die sich nicht unterworfen, die christliche Religion nicht angenommen und sich in die Berge gezogen haben), sich auch physisch ganz auffallend von den christlichen, der spanischen Herrschaft willig untergebenen Tagalen unterscheiden, wozu die wildere und schwierigere Lebensführung der ersteren im Laufe der Zeit wohl das ihrige beigetragen haben mag.

Die Kleidung der Tagalen besteht im allgemeinen bei den Männern aus einem weiten Beinkleide und einem leichten, bis oberhalb der Knie reichenden, in der Mitte durch einen Gürtel aus Stoff zusammengehaltenen, kittelartigen Gewande. Die Falten des Gürtels werden als Taschen verwendet. Um den Hals hängt meistens der Rosenkranz, mit dem Bildnis irgend eines Heiligen. Die Fußbekleidung, soferne eine solche getragen wird, besteht aus Pantoffeln; der Kopfbedeckung wird große Aufmerksamkeit gewidmet, und es kommen Hüte von sehr feinem und kunstvollem Geflechte vor. Die Tagalen halten viel auf kostbaren Schmuck, und es ist nichts allzu Seltenes, den Rosenkranz aus sehr wertvollen Perlen gefügt zu sehen. Ringe, Nadeln u. s. w. sind oft sehr reich mit Edelsteinen geschmückt. Beim weiblichen Geschlechte

wird das Beinkleid durch einen eng anschließenden nicht allzu langen Rock ersetzt; um den Oberleib wallt oder flattert eine Art von kurzem Jäckchen, den Gürtel nicht erreichend, mit kurzen, weiten, offenen Ärmeln und meist aus reizend feinen, ganz durchsichtigen Geweben bestehend. Beim Verlassen des Hauses wird ein Tuch, *Tapis* genannt, um den Oberkörper geschlagen; dieses besteht aus schwarzblauem Seiden- oder Baumwollenstoff. Das Haar, bei den Tagalinnen besonders reich, in aufgelöstem Zustande beinahe immer bis auf die Erde niederwallend, wird am Hinterkopfe in einen Knoten geschlungen, durch welchen zwei Nadeln, je nach dem Vermögen der Besitzerin von größerem oder kleinerem Werte, aus Gold, Silber, mit Edelsteinen besetzt, gesteckt werden. Das Haar wird sorgsam gepflegt, mit dem Safte von Citronen und mit wohlriechenden Ölen gesalbt. Als Fußbekleidung dienen kleine Pantoffeln, in welche der bloße Fuß gesteckt wird; sie reichen nicht über die ganze Breite des vorderen Fußes, sondern müssen mit der vierten und der kleinen Zehe gefasst und gehalten werden. Den Tagalen und Tagalinnen wird eine ausgesprochene körperliche Reinlichkeit zugesprochen; bei dem weiblichen Geschlechte wird der Sinn für Reinlichkeit noch durch die Eitelkeit erhöht, indem der Wunsch, eine möglichst lichte, dem Teint der Europäerinnen gleiche Hautfarbe zu bekommen, zur fleißigen Anwendung verschiedener Schönheitsmittel führt; täglich wiederholte Bäder, Pflege der Fußsohlen mit Bimsstein, Waschungen des Körpers mit Reiswasser u. s. w. sind allgemein verbreitet.

In ihren Ansprüchen bezüglich der Wohnung sind die Tagalen mehr als bescheiden; die einfache Pfahlhütte bildet den gewöhnlich ungetheilten Aufenthaltsort für die ganze Familie. Allerdings entspricht diese Hütte den Bedingungen, welche das Land mit seinen häufigen Erdbeben und Überschwemmungen an die vergleichsweise zu erreichende Sicherheit stellt. Vermögendere Leute wenden statt des Rohres und der Palmblätter Bretter zur Construction ihrer Häuser an; häufig findet man dann als Abtheilungswände im Innern Schubthüren, ähnlich wie in den Häusern der Japaner. Ebenso einfach wie die Wohnungen selbst, ist der Hausrath der einfacheren Leute; der Reismörser, einiges Küchengeräth, meist aus Cocosschalen, ein Muttergottesbild und ein Musikinstrument — Guitarre oder Flöte — fehlen nie.

Auch die Nahrung der Tagalen ist eine einfache und besteht der Hauptsache nach aus Reis; einige Zuthaten aus eingemachten Früchten, Fisch oder Fleisch fehlen selten. Das gewöhnlichste Getränk ist Wasser. Tabakrauchen ist ein allgemeines Bedürfnis namentlich der Männer, während bei dem weiblichen Geschlechte mehr das Kauen von Betel im Gebrauche steht. Tabakrauchen und Betelkauen werden eigentlich nur während der Mahlzeiten — drei im Tage — unterbrochen; nach der Mahlzeit greift der Tagale sofort wieder zur Cigarre, und groß und klein, alt und jung legt sich ausnahmslos zu einer Siesta nieder.

Die Bedürfnislosigkeit des Tagalen, welche sich aus diesen wenigen Angaben wiederspiegelt, steht einer regeren Betriebsamkeit desselben im Wege, bei welcher er in dem reich productiven Lande leicht zu einem viel größeren Wohlstand gelangen könnte, als dies bis jetzt der Fall ist. Auch steht die leidenschaftliche Spielwuth und Wettlust des Tagalen dem Erwerben von Vermögen entgegen. Das heiße Klima mag seinen Antheil an der natürlichen Trägheit des Tagalen haben, die von verschiedenen Seiten sogar als der Hauptzug seines Wesens bezeichnet wird; weil er an einem Tage mit Leichtigkeit soviel verdienen kann, als er für seine Nahrung während dreier Tage

braucht, so arbeitet er auch nur an zwei Tagen in der Woche und bringt die übrigen Tage mit Schlummern, Plaudern, Spielen, Betelkauen und Cigarrenrauchen zu. Die Vergnügungssucht des Tagalen ist eine sehr entwickelte, und auch die sonstige Mäßigkeit, z. B. in der Nahrung, hat ein Ende, wenn es sich um die Bewirtung eines Fremden, oder um eine festliche Gelegenheit handelt. Bei solchen Schmausereien zeigen die sonst ruhigen und bequemen Tagalen eine übersprudelnde Lustigkeit, in welcher sie kaum zu erkennen sind. Auch alle kirchlichen Feiern und Feste, deren es auf den Philippinen nicht wenige gibt, enden mit lärmenden Schmausereien und Tanzbelustigungen. Ein großes Vergnügen findet der Tagale an Schaustellungen, Theater, Taschenspielerei u. dgl.; über alles aber geht ihm das Spiel und das Wetten, namentlich bei den Hahnenkämpfen, dem eigentlichen nationalen Sport. Die Regierung hat sich diese Leidenschaft für die Hahnenkämpfe zunutze gemacht, indem sie ein eigenes Reglement für die Abhaltung dieser Kämpfe erließ, und die Erlaubnis der Abhaltung auf die gegen Zins an Pächter überlassenen *Galleras* beschränkte. Die Pachtzinse, welche für die *Galleras* jährlich gezahlt werden, bilden eine nicht unbedeutende Regierungseinnahme. Das Spiel selbst greift in die Vermögensverhältnisse der Tagalen unvergleichlich wesentlicher ein, als z. B. die in europäischen Ländern ebenfalls mit Wetten verbundenen Pferderennen u. s. w., denn beinahe jeder Tagale betheiligt sich nicht allein an den Wetten, und zwar in sehr hohen Beträgen, sondern er besitzt auch selbst seinen Kampfhahn, wenn nicht mehrere. Diesen seinen Liebling trägt er immer unter dem Arme mit sich; selbst wenn er zur Kirche geht, nimmt er den Hahn mit und übergibt ihn an der Kirchenthüre entweder der Obhut eines Freundes oder bindet ihn an einen in die Erde gesteckten Bambusstock an. Obwohl die Regierung die Maximaleinsätze fixirt hat, welche bei den Wetten auf Kampfhähne gemacht werden dürfen, sind doch die Fälle nur allzu häufig, dass Tagalen ihr Hab und Gut während weniger Stunden bei diesen Kampfspielen verwetten.

Die Tagalen bekennen sich zu einem äußerlichen und oberflächlichen katholischen Christenthume. Der äußere Pomp der katholischen Kirche, die vielen Feste, welche stets Veranlassung zu Lustbarkeiten, zu Spiel und Tanz geben, sagen ihnen zu; doch ist kaum zu viel behauptet, wenn man sagt, dass sie beinahe ihr ganzes Heidenthum, namentlich den Aberglauben an böse, durch Opfer versöhnbare Geister, in ihr christliches Bekenntnis mit herübergenommen haben. Der Einfluss des Priesters ist kein sehr weitgreifender auf die leichtlebigen und leichtsinnigen Tagalen; dazu kommt, dass ein sehr großer Theil der Geistlichen, namentlich die Eingebornen, durchaus nicht auf der Höhe ihrer culturellen Mission zu stehen scheint, was vielleicht umsomehr zu bedauern ist, als sie — wie überall die katholischen Geistlichen — in viel innigeren Beziehungen zum Volke stehen, und dessen Leben, Bedürfnisse u. s. w. viel genauer kennen, als z. B. die protestantischen Missionäre.

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass das Bild, welches sich aus den Hauptzügen des Tagalen zusammensetzt, wenig geeignet ist, eine Hoffnung für weitere Gesittung und Hebung dieses Volksstammes zuzulassen; gerechterweise darf man aber nicht übersehen, dass die Einwirkungen, welche bis jetzt auf die Tagalen ausgeübt worden sind, sich keine viel höheren Ziele gestellt haben, als die willige Anerkennung der spanischen Herrschaft und die rein äußerliche Annahme des katholischen Bekenntnisses. Es können also immerhin noch schlummernde Kräfte im tagalischen Volksstamme vorhanden

sein, welche nur in richtiger Weise geweckt zu werden brauchen, um zur vollen Entfaltung zu gelangen. So ist z. B. die Anlage der Tagalen zu Arbeiten, welche eine Art von künstlerisch angehauchtem Gewerbefleiße erfordern, nicht zu unterschätzen. Beispiele dieser Art von Begabung geben die außerordentlich schönen Gewebe und Geflechte, von welchen schon früher Erwähnung gethan wurde [1]).

Nächst den Tagalen kommen auf den Philippinen die Visayae in Betracht, eigentlich ein Sammelname für die Stämme, welche hauptsächlich auf dem südlichen Theile von Luzon, auf Masbate, Burias, Ticao und Mindoro, bis zu den Sulu-Inseln, dem nördlichen Theile von Borneo und Mindanao zu, also im ganzen und großen eben auf den Visayas-Inseln leben. Die Visayas hatten zur Zeit der Berührung mit den Spaniern einen relativ ziemlich hohen Culturgrad erreicht, nahmen das Christenthum leicht an, und unterstützten die Spanier, von welchen sie »Pintados« genannt wurden, bei der Eroberung des Archipel. Gleichwohl sind auch heute noch durchaus nicht alle Stämme der Visayas der spanischen Herrschaft unterworfen; manche leben in den Gebirgen der gleichnamigen Inselgruppe und werden demnach den Ungläubigen, »*Infieles*«, beigezählt, auch *Montesinos* oder *Cimmarones* genannt. Zu den Visayas werden auch die *Calamianes*, welche die gleichnamige Insel bewohnen, und die *Caragus*, die ihre Wohnstätten im Norden von Mindanao, vom Cap Surigao bis zum Cap St. Augustin hin besitzen, gezählt.

Mit dem Namen der *Igoroten* werden häufig in uneigentlicher Weise alle noch heidnischen Stämme der gebirgigen Theile von Luzon bezeichnet. Dieser Name kommt aber richtig nur einem Stamme zu, welcher in den Districten von Bangulepanto, Tiagan und Bontoc vorkommt. Nach ihrer craneologischen Beschaffenheit zeigen sie Abweichungen vom reinen malayischen Typus, und manches deutet auf chinesischen oder japanischen Einschlag hin. Von hässlichem Äußeren und unsauber, sind die Igoroten nichtsdestoweniger

[1]) C. v. Scherzer bemerkt über die besonders schönen Strohgeflechte (aus Palmblättern, Rotang, Bambus u. s. w.), dass er nirgends, selbst Panama und Guajaquil nicht ausgenommen, schönere Flechtarbeiten der verschiedensten und elegantesten Art gesehen habe, als in Manila. Der aus den Fasern der *Musa textilis*, also aus dem *Abacá* gefertigte, feine, durchsichtige Stoff wird *Sinamay* genannt. Noch zarter, feiner und durchscheinender als der *Sinamay* sind die Stoffe, welche (namentlich auf Panay) aus den Fasern der wilden Ananas (*ananassa sativa*) gefertigt werden und im Handel unter dem Namen *Pina* oder *Grasscloth* vorkommen. Mit entsprechenden Stickereien verziert, werden die schönsten und wertvollsten weiblichen Toilettestücke aus diesen Stoffen gefertigt. (C. v. Scherzer erwähnt, dass ein einzelnes reichgesticktes Kleid aus *Grasscloth* schon oft mit 200—300 £ bezahlt wurde.) Die Manufactur dieser Faser ist auf den Philippinen sehr verbreitet; der Besitz wenigstens eines Jäckchens aus *Grasscloth* erscheint auch der ärmsten Tagalin nahezu unentbehrlich. Die Bearbeitung der Ananasfasern erfordert viel Geschicklichkeit; die Fasern sind so dünn, dass das Gewebe nur in Räumen verfertigt werden kann, in welchen jede Bewegung der Luft hintangehalten ist. Gleichwohl verstehen die Eingebornen die schwierigsten Dessins darauf zu sticken und diesen Fabrikaten einen ähnlichen Wert zu verleihen, wie den Musselinen von Dakka oder den Shawls von Kaschemir. »Würde es durch einen chemischen Process gelingen«, schreibt C. v. Scherzer, »dem Zeuge eine schöne, minder schmutziggelbe Farbe zu verleihen« (in der That wirkt bei echtem *Grasscloth* diese Farbe in einer viel unangenehmeren Art, als z. B. bei alten echten Spitzen), »so wäre die elegante Welt um einen der herrlichsten Stoffe bereichert, den es geben kann, um eine anmuthige Frauengestalt zu zieren, und ihre Reize, scheinbar in der Absicht sie zu verbergen, nur noch verrätherischer hervortreten zu lassen.«

von einem gewissen Culturgrade, welcher sich in einem besonderen Geschicke beim Ackerbau zeigt; die Igoroten sind es, welche den früher erwähnten Reisbau mit künstlicher Berieselung der an Abhängen liegenden Felder betreiben. Auch als Bergleute sollen die Igoroten geschickt sein. Gegenüber den übrigen malayischen Stämmen sind die Igoroten von einer bemerkenswerten Strenge in sexuellen Dingen; sie gestatten keine Ehescheidung, sind Monogamisten, und bestrafen die eheliche Untreue sehr strenge.

Noch zahlreiche andere Stämme kommen unter der philippinischen Bevölkerung vor; die *Ilocanen* im Norden von Luzon, arbeitsam und robust, obschon von kleinerer Körperbeschaffenheit und nicht so wohlgebildet wie die Tagalen; die *Pampangos* und die *Pangasinanen*; die *Ibangs* auf *Cagayan*; die *Apayos* und die *Catalanganes*; die *Vicoles* in den beiden Provinzen Camarines und in Albay, ein hässlicher Menschenschlag, ekelhaften Hautkrankheiten sehr unterworfen; die großen und kräftigen *Tinguguianes* hauptsächlich in der Provinz Abra; die *Gad-Danes*, eine Unterabtheilung der *Igorotes*; die *Mayoyaos* und noch andere mehr.

Neben dieser Vielheit der eingebornen Völker bestehen noch die sehr zahlreichen Mischlinge, weniger zwischen Angehörigen verschiedener einheimischer Stämme, als zwischen Fremden und Einheimischen der einen oder der anderen Stammesart. Europäer und Chinesen sind die hauptsächlichsten Stammväter der zahlreichen Mischlinge; in der Umgebung von Manila findet man mitunter Leute, deren Aussehen die Abstammung von ostindischen Sepoys aus der Zeit der 18monatlichen englischen Garnison zu Manila unzweifelhaft verräth. Die chinesischen Mestizen werden auch *Mestizos de Sanglay* genannt. Sie sind so zahlreich, dass sie mitunter eigene Gemeinden bilden konnten.

Schließlich sei der Vollständigkeit halber noch erwähnt, dass eine gute Anzahl eingewanderter, reiner Chinesen, und eine geringe Zahl reiner Europäer auf den Philippinen leben; die Abkömmlinge der Europäer, die im Lande geboren, aber keine Mischlinge sind, werden nicht wie in dem spanischen Amerika üblich war, Creolen, sondern *hios del pais* — Landeskinder — genannt. Afrikanische Neger kommen auf den Philippinen gar nicht vor.

Die Verschiedenheiten zwischen den vielen eingebornen Völkerschaften oder Stämmen wären nur für den Ethnologen von wissenschaftlicher, sonst aber für niemanden von einer praktischen Bedeutung, wenn nicht diese Stammeszersplitterung von einer ebenso vielfältigen, wenn nicht vielfältigeren Sprachenverschiedenheit begleitet wäre. Jeder der vorgenannten einheimischen Stämme hat seine besondere Sprache; wenn auch manche derselben, sprachwissenschaftlich genommen, Gemeinsames haben mögen, so sind doch die einzelnen Dialecte genügend weit von einander unterschieden, um als selbständige Sprachen angesehen werden zu müssen, soweit der praktische Verkehr in Betracht kommt.

Es darf wohl nicht verkannt werden, dass in dieser Vielsprachigkeit auch ein besonderes Erschwernis für die Beherrscher der Inselgruppe, bezüglich der Civilisirung ihrer einheimischen Bevölkerung, enthalten ist. Die Colonialregierung erkennt nicht weniger als 34 einheimische Sprachen an, welche in folgendem, nebst dem Percentsatz der Gesammtbevölkerung, welcher diese Sprachen spricht, angegeben werden mögen.

| | | |
|---|---|---|
| Visaya | 39·23 | % |
| Tagalog | 25·42 | „ |
| Cebuan | 7·88 | „ |
| Ilocan | 6·32 | „ |
| Vicol | 5·58 | „ |
| Panganisan | 4·69 | „ |
| Pampanga | 3·45 | „ |
| Spanisch | 1·56 | „ |
| Zambal | 1·23 | „ |
| Panayan | 1·20 | „ |
| Ibanag | 0·98 | „ |
| Ifugao | 0·41 | „ |
| Aeta (Negritisch) | 0·24 | „ |
| Coyuro | 0·23 | „ |
| Igorote | 0·19 | „ |
| Itaves | 0·17 | „ |
| Gad-Dan | 0·16 | „ |
| Tingnian | 0·16 | „ |
| Suflin | 0·16 | „ |
| Bengyetan | 0·15 | „ |
| Chamorro | 0·10 | „ |
| Mandaya | 0·07 | „ |
| Ilongote | 0·07 | „ |
| Ibilao | 0·06 | „ |
| Manobo | 0·05 | „ |
| Malange | 0·05 | „ |
| Calamamian | 0·05 | „ |
| Chinesisch | 0·04 | „ |
| Agutain | 0·026 | „ |
| Dadaya | 0·025 | „ |
| Igorote del Abra | 0·014 | „ |
| Apayo | 0·014 | „ |
| Igorote de la Gran Cordillera | 0·012 | „ |
| Cardino | 0·009 | „ |

Wir sehen, dass die meisten der Namen, welche uns früher als die Bezeichnungen für die einzelnen Volksstämme begegneten, hier als die Namen der Sprachen wiederkehren; es bietet demnach diese Übersicht der percentualen Sprachenvertheilung zugleich ein Bild der relativen Zusammensetzung der Bevölkerung der Philippinen. Aus demselben ist zunächst zu entnehmen, dass die Tagalen etwa ein Viertel, die verschiedenen Visayasstämme etwa zwei Fünftel der Bevölkerung ausmachen, also diese beiden Völker nebst ihrem culturellen Vorrang auch an Zahl die ersten Stellen unter den einheimischen Völkern der Philippinen einnehmen.

Die einzelnen Landestheile oder Provinzen zeigen einen sehr verschiedenen Charakter bezüglich des Grades der Homogenität ihrer Bevölkerung, welcher sich in der Zahl der in ihrem Bereiche üblichen Sprachen ausdrückt; der geringere Theil der Provinzen, und zwar meist jene, welche entweder das Gebiet einer einzelnen kleineren Insel umfassen, oder in dem Bereiche des compacteren Vorherrschens eines der größeren Stämme, z. B. des Tagalischen

oder des Visayastammes liegen, haben nur eine einzige Sprache; zwei und drei Sprachen kommen in den meisten Provinzen vor, in mehreren auch eine noch größere Zahl. So haben z. B. — vom spanischen und chinesischen Theile der Bevölkerung abgesehen — die Provinzen in der mittleren Partie von Luzon, um Manila herum, wie Laguna, Batangas, Infanta, Bulucan, Cavite, Manila, Corregidor u. s. w., nur tagalisch sprechende Bewohner; Samar, Leyte, Bohol, Masbate, Romblon u. a. nur die visayische Sprache; hingegen finden wir z. B. in der Provinz Cagayan, dem östlichsten Theile des äußersten Nordens von Luzon, die folgenden Sprachen: *Ibanag*, *Itave*, *Idayan* oder reines *Gad-Dan*, *Ilocan*, *Dadaya*, *Apayan* und *Malange*; in der Provinz Zambales, dem am weitesten nach Westen vorspringenden Küstenstriche des mittleren Theiles von Luzon, kommen vor: *Zambal*, *Ilocan*, *Aeta*, *Pampango*, *Tagalog* und *Panganisan*, u. s. w.

Die bemerkenswerteste Erscheinung in der Sprachenvertheilung auf den Philippinen ist aber die Thatsache, dass die Eingebornen des Districtes von Zamboanga ihre überkommenen malayischen Sprachen gegenwärtig schon gänzlich gegen das spanische Idiom ausgetauscht haben. —

Die sprachstatistischen Angaben, welche wir hier im Auszuge gebracht haben, beruhen auf den Resultaten eines verdienstlichen Werkes der Volkszählung, welches unter der Leitung des Erzbischofs Dr. F. Pedro Payo im Jahre 1876 vorgenommen wurde, nachdem schon mehrfache Versuche, zu einer einigermaßen befriedigenden Bevölkerungsstatistik der Philippinen zu gelangen, fehlgeschlagen hatten[1]). Natürlich kann auch diese Volkszählung, unter den auf den Philippinen herrschenden Verhältnissen vorgenommen, auf eine absolute Richtigkeit keinen Anspruch erheben; aber schon die Thatsache, dass sie im großen und ganzen durch die Geistlichkeit vorgenommen worden ist, welcher Stand hier mit dem Volke weit inniger verwachsen ist, und auf dasselbe mehr Einfluss besitzt als die Organe, welche man als die Träger der weltlichen Macht bezeichnen mag, gibt den Ergebnissen der Volkszählung vom Jahre 1876 mindestens den Wert einer ersten Annäherung im mathematischen Sinne, wenn auch rücksichtlich der zahlreichen *Infieles*, *Negritos*, *Igorotes*, *Remontados*, *Cimmarones* u. s. w., vielfach die Schätzung an Stelle der Zählung getreten sein muss.

Der vom Erzbischof von Manila geleitete Census vom Jahre 1876, dessen Resultate im Jahre 1878 zur Veröffentlichung gelangten, mag nun immerhin noch durch die eben angedeuteten, seither nicht sehr verringerten Schwierigkeiten in seiner Genauigkeit einigermaßen beeinträchtigt worden sein; doch

[1]) Noch vor 26 Jahren schrieben J. H. Brauer und Dr. J. H. Plath: „Eine zutreffende Zahl der Bevölkerung der Philippinen anzugeben, ist eine reine Unmöglichkeit; es kann nur die Zahl der den Spaniern Steuern Zahlenden angegeben werden, aber dabei ist wohl darauf zu achten, dass zwar dem Namen nach die Philippinen durch an Ort und Stelle regierende spanische Behörden verwaltet werden, dass jedoch die Eintreibung der Steuern nicht allein nur in einem dem Umfange der philippinischen Inseln keineswegs entsprechenden Gebiete stattfindet, sondern dass selbst in der Hauptstadt ein ganz bedeutender Theil derselben für Steuererhebung wie für Verwaltung thatsächlich gar nicht in Anspruch genommen wird. Die zweite Quelle, aus welcher ein Begriff über die Zahl der Bevölkerung zu schöpfen wäre, ist ebenso misslich; es ist dies die Aufnahme der katholischen Geistlichkeit, da sie sich nur auf den Theil der Bevölkerung erstrecken kann, welcher sich zur Annahme des Christenthums hat bereitfinden lassen“.

bildet er gleichwohl die verlässlichste Arbeit dieser Art, die je auf den Philippinen zu Stande gebracht worden ist.

Dieser Census ergab:

Für das Erzbisthum Manila (mittleres Luzon) mit den Provinzen und Districten Manila, Bataan, Batangas, Bulacan, Cavite, Nueva Ecija, Principe, Laguna, Infanta, Mindoro, Morong, Pampanga, Tarlac, Zambales, die Zahl von 1,707.434 Einwohnern.

Hierunter waren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Manila | mit | 236.992 | Einwohnern |
| | Batangas | „ | 331.874 | „ |
| | Bulacan | „ | 247.277 | „ |
| | Pampanga | „ | 207.916 | „ |
| die am stärksten, und | | | | |
| | Bataan | mit | 50.979 | Einwohnern |
| | Infanta | „ | 9.239 | „ |
| | Principe | „ | 3.997 | „ |

die nach absoluter Zahl am geringsten bevölkertern Provinzen und Districte des Erzbisthums. Die beiden letztgenannten gehören auch zugleich zu den relativ am schwächsten bevölkerten Landestheilen, da Infanta 4·46, Principe gar nur 0·94 Einwohner auf dem Quadratkilometer zählt, während in den stark bevölkerten Provinzen Manila 481·97, Batangas 109·45, Pampango 95·22, Bulacan 77·33, Laguna (141·145 Einw.) 87·36 Einwohner auf den Quadratkilometer entfallen.

Im Bisthum Caceres (südöstlicher Theil von Luzon und nahe gelegene Inseln) zählte Albay 259.025, Camarines Sur 154.170, Tayabas 108.100, Camarines Norte 32.026, Masbate 15.942, Burias 1151, zusammen das Bisthum 570.414 Einwohner. Albay mit 57·87 und Camarines Sur mit 16·27 Einwohnern auf den Quadratkilometer, erscheinen auch hier als zugleich absolut und relativ am stärksten bevölkert.

Im Bisthum Segovia (nördliches Luzon) stehen Ilocos Sur mit 270.788, Pangasinan mit 269.232, Iloco Norte mit 170.030 Einwohnern obenan. Union hat 100.772, Cagayan 82.024, Abra, Tarlac, Isabela, Nueva Vizcaya haben von 40.000—27.000, die Batanes-Inseln 8250, der gebirgige District von Benguet zählt nur 1200 Einwohner, im ganzen 963.213 Einwohner. Ilocos Norte hat 39·22, Ilocos Sur 62·83, Pangasinan 112·64, Benguet 13·17 Einwohner auf dem Quadratkilometer.

Im Bisthum Cebu mit Cebu, Bohol, Leyte, Samar, Misamis, Surigao, Marianas (den Marianen-Inseln, die politisch zu den Philippinen gezählt werden), zählte man 1,238.246 Einwohner, wovon 417.543 auf Cebu, 253.790 auf Bohol, 239.123 auf Leyte und 180.190 auf Samar entfallen. Die relativen Dichtigkeiten sind in der *Guia oficial* für die Districte dieses Bisthums nicht angegeben, doch weisen die angeführten Zahlen auf eine ziemlich dichte Bevölkerung der Visayas hin.

Im Bisthum Jaro endlich, mit Ilo-Ilo, Concepcion, Capiz, Mindanao, Antique, Calamianes, Negros und Romblon zählte man 1,022.049 Einwohner. Hievon entfielen 420.010 auf Ilo-Ilo, 213.159 auf Capiz, 201.047 auf Negros, 108.241 auf Antique und die auffallend kleine Zahl von 16.279 auf Mindanao.

Diese letztere Thatsache erklärt sich durch den Umstand, dass die bisher aufgeführten Zahlen sich lediglich auf die Pfarrkinder des katholischen Clerus beziehen, welch letzterer die Zählung, beziehungsweise Einschätzung nach den Weisungen des Erzbischofs von Manila vorzunehmen hatte. Zu der so erhaltenen „*Poblacion total segun padrones parroquiales*“ in der Summe

| | | |
|---|---|---|
| von | 5,501.356 | Einw. |
| wurden hinzugerechnet: | | |
| Regular- und Secularclerus | 1 962 | „ |
| Civilbeamte aller Gattungen und Kategorien | 5.552 | „ |
| Spanier und *hios del pais* | 13.265 | „ |
| Verschiedene heidnische Stämme, dann malayische Muhamedaner in Mindanao, den Visayas und Luzon | 602.853 | „ |
| Fremde von kaukasischer Rasse | 378 | „ |
| Chinesen | 30.797 | „ |
| Armee | 14.545 | „ |
| Flotte | 2.924 | „ |
| Totales Ergebnis | 6,173.632 | Einw. |

Aus diesem Resultate wurde, durch Vergleich mit den Ergebnissen früherer Zählungen oder Schätzungen, eine jährliche Zunahme der Bevölkerung im Bereiche des Erzbisthums Manila mit 1·095, im Bisthum von Nueva Cáceres mit 1·693, in jenem von Cebú mit 2·579, in jenem von Jaro endlich mit 2·24 für je 100 Einwohner im Jahre berechnet; unter Anwendung dieser — auf gewiss ziemlich schwankender Basis fußenden — Multiplicationsfactoren berechnete man für das Ende des Jahres 1883 die Zahl der Bevölkerung auf den Philippinen mit 7,616·632 Einwohnern. Wie sehr diese Resultate anfechthar erscheinen, erhellt aus dem Nebeneinanderbestehen weit differirender Parallelwerte. Die verlässlichen Hübner'schen Statistischen Tafeln gehen als Berechnungsresultat für das Jahr 1880 nur 5,636.232, Moya und Jimenez aber, auf Berechnungen von Del Pan basirt, für 1882 eine Summe von „über 10,426.000“ Einwohnern an.

Wie dem auch sei, haben wir immerhin geglaubt, das Vorangeführte hier wiedergeben zu dürfen, da es officiellen Angaben entstammt und jedenfalls geeignet ist, wenn auch vielleicht nicht in genügender Weise über die absoluten Zahlen mit Sicherheit zu informiren, so doch über die Art der Vertheilung der Bevölkerung auf den Philippinen eine gewisse Orientirung zu bieten. —

Die Regierungsgewalt ist auf den Philippinen dem königlichen Generalgouverneur übertragen, welcher stets ein höherer Militär ist, und welchem als militärischem Chef der Colonie der Rang eines *Capitan General* zukommt; er ist oberster Chef aller Zweige des öffentlichen Dienstes, Stellvertreter des Königs, Obercommandant der Land- und Seestreitkräfte; als *Vice Patron* übt er die kirchlichen Patronatsrechte aus und ist Präsident aller öffentlichen Anstalten und Corporationen. Höhere Beamte für das Justiz-, Finanz- und Verwaltungswesen, ein General und ein Admiral, sämmtlich dem Generalgouverneur in allem untergeordnet, stehen unmittelbar an der Spitze der verschiedenen Diensteszweige; ein Erzbischof und vier Bischöfe, sowie die Provinziale der zahlreich vertretenen Orden leiten die kirchlichen Angelegenheiten, welche vielfach in innigster Beziehung mit der politischen Verwaltung stehen. Dem Könige, beziehungsweise dessen „*Ministero de Ultramar*“ allein verantwort-

lich, kann der Generalgouverneur je nach der Natur des zu behandelnden Gegenstandes verschiedenartig zusammengesetzte berathende Körperschaften einberufen, doch bleibt er frei in seinen endgiltigen Entschließungen, für die er auch die Verantwortung allein zu tragen hat.

Die Regierung und Verwaltung der Provinzen ist noch eine ungleichartige, obwohl das Streben dahin gerichtet ist, die noch bestehenden Verschiedenheiten verschwinden zu machen. In der Provinz Manila allein sind die Verwaltungszweige von einander vollkommen getrennt, und gibt es civiles und militärisches Gouvernement, ein *Ayuntamiento* (Stadtrath), daneben *Alcaldias mayores* (Gerichte erster Instanz), Finanzverwaltung, und ein von dieser getrenntes Zollwesen.

In den meisten Provinzen aber sind Verwaltung und Justiz, sehr häufig auch noch das militärische Commando mit diesen vereinigt; in letzterem Falle ist diese vielseitige oberste Autorität einem Officier übertragen, welcher dann den Titel *Gobernador P. M.* (*politico-militar*) führt.

Der zugleich politische und militärische Wirkungskreis ist auch jenen hohen Functionären eröffnet, welche ein Zwischenglied zwischen den Provinzgouverneuren und dem Generalgouverneur bilden. Diese Würdenträger sind Brigadiere der Armee, drei an der Zahl, und es umfassen ihre Gouvernements:

Mindanao mit den Provinzen und Districten von Zamboanga (Hauptstadt), Misamis, Cottabato, Surigao, Davao und Isabela de Basilian;

Visayas mit Cebu (Hauptstadt), Ilo-Ilo, Antique, Capiz, Negro, Bohol, Leyte, Samar und Romblon;

Valle de Cagayan mit Isabela de Luzon (Hauptstadt), Cagayan und Nueva Vizcaya.

Man sieht, dass auch hier keine Gleichmäßigkeit herrscht; auf Luzon sind es z. B. nur die drei nordöstlichen Provinzen, welche in ein gemeinschaftliches, politisch-militärisches Generalgouvernement zusammengefasst sind, während die Gouverneure aller übrigen zahlreichen Provinzen dieser Insel direct dem Generalgouverneur der Philippinen untergeordnet sind.

Ebenso wie die Verwaltung der Provinzen, entbehrt jene der Gemeinden der wünschenswerten Gleichartigkeit; ein municipales Leben hat sich noch nicht zu entwickeln vermocht. Manila ist die einzige Stadt der Philippinen, welche einen eigenen, nach spanischem Muster zusammengesetzten Gemeinderath besitzt. In Cebu musste man den Versuch, der Stadt einen Gemeinderath, ähnlich wie jenem von Manila zu geben, aus Mangel an der erforderlichen Anzahl geeigneter Bürger von spanischer Abkunft, wieder aufgeben. Im allgemeinen besteht die Gemeindevorstehung aus dem *Gobernadorcillo*, seinem Stellvertreter (*primo teniente*, ersten Lieutenant), dem Polizeirichter, dem Feldbau- und Viehzuchtaufseher (*Juez de sementeras y ganados*), den zweiten Lieutenants und Viertelmeistern. Jede Gemeinde besteht aus einer Anzahl von *Barangays*, d. i. einer Art Vereinigung von 40—50 Familien unter Obrigkeit des *Cabeza*, einer Würde, die ehemals erblich war, jetzt aber beinahe überall im Falle ihrer Erledigung von den Provinzgouverneuren auf Vorschlag der Municipalvorsteher (*Gobernadorcillos*) verliehen wird. Dieser Vorschlag basirt auf Wahl, ebenso der Vorschlag zur Würde eines *Gobernadorcillo*; die Wahl wird von der *principalia* vorgenommen, einer Vereinigung, welche aus den *Cabezas de barangay*, den „*Capitanes pasados*“, d. i. den gewesenen *Gobernadorcillos*, ferner aus den *Cabezas pasados*, d. i. solchen *Cabezas de barangay*, bestehen, die während zehn Jahren diese Würde be-

kleideten. Auf Grund eines bestehenden Gewohnheitsrechtes werden die *Principalias* auch öfters von den Provinzial- oder Municipalautoritäten zusammenberufen und denselben Fragen über öffentliche Angelegenheiten zur Berathung vorgelegt. Doch haben die *Capitanias* nie ein Beschlussrecht, und dürfen auch nur auf behördliche Anordnung zusammentreten.

Mit der Regelung der Municipalverfassung der Philippinen ist man gegenwärtig sehr ernstlich beschäftigt.

Die folgenden Zifferngruppen veranschaulichen das Budget der Philippinen für das Jahr vom 1. Juli 1884 bis zum 30. Juni 1885.

**Ausgaben.**

| | | |
|---|---|---|
| I. Ordentliche Ausgaben | | 11,341.057 $ |
| Darunter: | | |
| Krieg | 3,310.941 $ | |
| Marine | 2,440.548 „ | |
| Verwaltung (*Gobernacion*) | 1,226.013 „ | |
| Finanzwesen (*Hacienda*) | 1,270.023 „ | |
| Cultus und Justiz | 1,181.044 „ | |
| Unterricht und öffentliche Arbeiten | 346.441 „ | |
| und der Rest Pensionen, Schuldentilgung, Beitragsleistungen zu den Ausgaben des *Ministero Ultramar* u. s. w. | | |
| II. Außerordentliche Ausgaben: | | |
| Für Cultus und Justiz | 32.000 $ | |
| „ Finanzwesen | 75.575 „ | |
| „ Verwaltung | 31.000 „ | |
| Im ganzen | 138.575 $ | 138.575 „ |
| Summe der Ausgaben | | 11,479.638 $ |

**Einnahmen.**

| | | |
|---|---|---|
| I. Directe Abgaben: | | |
| 1. Personalsteuer | | 4,321.342 $ |
| 2. Eigenthumssteuern | | 102.423 „ |
| 3. Erwerbsteuern | | 1,438.861 „ |
| | Summe | 5,862.626 $ |
| II. Zölle | | 2,175.242 „ |
| III. Gefälle: | | |
| 1. Tabak | | 300.000 „ |
| 2. Opium | | 466.125 „ |
| 3. Stempel | | 650.000 „ |
| 4. Cautionsverfall und Stempel bei Zeitungen | | 8.500 „ |
| 5. Hahnenkämpfe | | 135.566 „ |
| IV. Lotterie | | 550.000 „ |
| V. Staatsdomänen: Nutzertrag | | 99.877 „ |
| Verkauf | | 125.986 „ |
| VI. Verschiedene Einnahmen | | 912.300 „ |
| VII. Eigene Einnahmen der Armee und Flotte | | 12.287 „ |
| | Totalsumme | 11,298.506 $ |
| | Entgegengehalten die Ausgaben | 11,479.632 „ |
| | Deficit | 181.126 $ |

Neben diesem allgemeinen Colonialbudget ist noch das Budget der einzelnen Provinzen in Betracht zu ziehen. Diese Provinzialbudgets weisen meistens kleine Überschüsse auf. Im ganzen betragen die Einnahmen aller Provinzialbudgets zusammengenommen .................... 1,914.852 $
die Ausgaben zusammengenommen .................... 1,909.037 „
Daher die Überschüsse ............ 5.815 $

Endlich sind noch die Communalbudgets zu erwähnen, bei welchen das umgekehrte Verhältnis statthat; hier betragen im ganzen
die Einnahmen ............................ 795.883 $
„ Ausgaben ............................ 801.210 „
Es besteht demnach ein Deficit von ..... 5.327 $

Die gesammte öffentliche Verwaltung in ihren drei Abstufungen von Gemeinde, Provinz und Colonie hat also an Deficiten ........ 5.327 $
181.126 „
186.453 $
an Überschüssen ........ 5.815 „
demnach ein gesammtes Deficit von ......... 180.638 $

Ohne auf die Details der einzelnen Budgetposten einzugehen, was uns viel zu weit führen müsste, wollen wir uns hier nur auf die folgenden kurzen Bemerkungen beschränken, welche dasjenige betreffen sollen, was unserer Ansicht nach dem Interesse unseres Leserkreises am nächsen kommen dürfte.

Im Budgettitel für „Unterricht und öffentliche Arbeiten“ („*fomento*“ — etwa gleichwertig mit „Fortschritt“) ist von der Gesammtsumme von 346.441 $ nur der sehr geringe Betrag von 14.702 $ für den öffentlichen Unterricht ausgeworfen. Mit Rücksicht auf die weitgehenden Forderungen der neueren Schulgesetze und die unvollständigen statistischen Angaben über die bestehenden Schulen, erscheint die Annahme gerechtfertigt, dass die Ausgaben für die Schulen den Provinzen und Gemeinden zur Last fallen, und obiger Betrag ausschließlich die Kosten der centralen Schulbehörden darstellt. Die Schulpflicht wurde durch ein königliches Decret vom Jahre 1863 als allgemein erklärt; den Eltern oder Vormündern ist die Pflicht auferlegt, die Kinder zum Schulbesuche zu verhalten, den Pfarrern obliegt die Schulaufsicht. Jeder Ort soll eine Schule für Knaben, eine solche für Mädchen, und eine solche für Erwachsene erhalten; in allen diesen Primärschulen sind Religions- und Morallehre, biblische Geschichte, Lesen, Schreiben, spanische Sprache, Arithmetik bis zum Gebrauche der Decimalen, geographische Grundzüge der Geographie und der spanischen Geschichte, Ackerbaulehre in specieller Beziehung zur eigenen Landescultur, Anstandslehre (*reglas de urbanidad*) und Vocalmusik zu betreiben; in den Schulen für Erwachsene bleibt der Unterricht über Geographie und Geschichte weg, hingegen tritt Unterricht über praktische Arbeiten hinzu. Dem Gesetze nach sollen Orte, welche über 5000 Einwohner zählen, je eine Schule für jedes Geschlecht, wo die Einwohnerschaft 10.000 Seelen erreicht, je zwei Schulen für jedes Geschlecht und so fort, besitzen. Die Einwohnerzahl von 500 ist als die untere Grenze für die Verpflichtung zur Errichtung einer selbständigen Schule angenommen; wenn mehrere Ortschaften zusammengenommen diese Einwohnerzahl erreichen, ist die Schule für dieselben gemeinschaftlich in deren Mittelpunkt zu errichten. Sowie die Zahl der Schulen, ist auch ihr Grad nach der Einwohnerzahl fixirt;

der unterste Grad sind die Eintrittsschulen (*escuelas de entrada*), in Orten bie 500 Einwohner; der zweite Grad, *escuelas de ascento* genannt, kommt den Schnlen in Orten von 10.000 Einwohnern zu; der dritte Grad, *escuelas de termino de segunda clase*, kommt den Schulen in Städten von 20.000 Einwohnern zu, nnd der vierte nnd höchete Grad, *escuelas de termino de prima clase*, ist anf die Schulen dee Mnnicipalbereiches von Manila beschränkt. — Wir haben une wohl hier ähnliche Unterschiede zu denken, wie sie nnsere ein- bis achtclassigen Volkeschnlen daihieten, die auch alle das g l e i c h e gesetzliche Lehrziel haben, es aber naturgemäß nur in verschiedenem Maße erreichen können. — Die Mädchenschulen unterliegen aber der vorerwähnten Gradation nicht, sondern werden als gleichwertig angenommen.

Die *escuelas normales* — Lehrer- nnd Lehrerinnen-Bildungsanstalten — erstere zu Manila, letztere zu Nueva Caceres, haben die Anfgabe, die Lehrkräfte für die Primär- oder Volksschulen heranzubilden; doch zeigen sehr weitgehende Beetimmnngen über die Zulässigkeit der Snpplirnng, dass es an fachlich herangebildeten Lehrkräften zur Zeit des Erlasses über das obligatorische Volksschulwesen noch sehr fehlte.

Die *escuela normal* oder Lehrerhildnngsanstalt wurde auf Grnnd der Bestimmnngen des Gesetzes üher den Primärunterricht vom Jahre 1863 im Jahre 1865 eröffnet. Bis zum Jahre 1880 war diese Schule in einem Privathanse zu Manila provisorisch untergebracht; infolge Zerstörnng dieses Hanses durch das Erdheben dieses Jahres musste die Schnle nach St. Anna in der Umgebnng von Manila in ein den Jesniten gehörendes Landhans übersiedeln, woranf man sich erst entschloss, in Eremita, einer Ortschaft in unmittelbarer Nähe von Manila, der Anstalt ein eigenes Heim zu schaffen. Sie hat von 1865—1885 dem Lande nnter den 2199 Schülern, die sie aufnahm, 947 Lehrer nnd 154 Lehrgehilfen — *ayudantes* — gegeben. Im Durchschnitte treten jährlich 122 junge Leute in diese Anstalt ein, und werden 53 znm Lehramte hefähigt erklärt. Dieses Zahlenverhältnis erlanbt den Schluss, dass man durch den großen Bedarf an Lehrkräften, welchen die allmähliche Durchführung des Primärunterrichtsgesetzes vom Jahre 1863 mit sich bringt, sich nicht zu allzngroßer Nachsicht in den Anforderungen an die Hörer hat verleiten lassen. Eine Zeichenschule nnd eine Übnngs-Kinderschnle ist mit der Lehrerbildungsanstalt vereinigt; letztere zählte durchschnittlich 200 Schüler.

Die Lehrerinnenbildungsanstalt zu Nueva Caceres steht unter der Obhut des dortigen Bischofs, und wird von Barmherzigen Schwestern geleitet. Ihre Gründung datirt erst aus dem Jahre 1875. Statistische Daten fehlen; der Lehrplan schließt sich jenem der Lehrerhildnngsanstalt an; die herangebildeten Lehrerinnen haben aber nur die Bestimmnng, an den Mädchenschulen im Bereiche des Bisthums Nnevo Caceres zu wirken.

Die amtliche Statistik über die Primärschulen ist eine sehr unvollständige; das wichtigste Element — die Daten, ans denen über die Wirksamkeit nnd Erfolge der Schnlen Schlüsse gezogen werden könnten, wie das Verhältnis der Schulpflichtigen zu den Schulbesuchenden, Erreichnng des Lehrzieles u. s. w. — fehlen gänzlich, ebenso die nächstwichtige, zu ähnlichen Schlüseen berechtigende Angabe, nämlich die Anzahl der an jeder Schnle wirkenden Lehrkräfte. Im ganzen weist die — unvolletändige — Statistik (es fehlen die Daten von acht Provinzen nnd Districten, darunter sonderbarerweise auch jene von Manila) den Bestand von 870 Knaben- und 794

Mädchenschulen aus, die von 84.331 Knaben und 70.275 Mädchen besucht wurden, also 1664 Schulen mit 154.606 Schülern.

Das Verhältnis der Anzahl von Schulen zu der Schülerzahl ist in den einzelnen Provinzen recht verschieden; sehr oft übersteigt die Schülerzahl das Durchschnittsmaß von 100 für die einzelnen Schulen; doch finden wir z. B. auf der Insel Coregidor in der Bai von Manila eine Knabenschule mit 60, eine eigene Mädchenschule mit 30 Schülern; das fortchrittliche Zamboanga hat sechs Knabenschulen für 459, sechs Mädchenschulen für 282 Schüler; Camarines Norte neun Knabenschulen für nur 167 Schüler u. s. w.

Über Anstalten, welche einen höheren Unterricht vermitteln, werden wir an einem anderen Orte einige Angaben zu machen Gelegenheit nehmen, da sich dieselben durchwegs in der Hauptstadt Manila befinden.

Nächst dem Schulwesen dürfen wir dem Kriegswesen, also dem Heere und der Flotte der Colonie, einige Aufmerksamkeit zuwenden. Vom Heeresbudgettitel mit 3,310.941 $ entfallen 414.919 $ auf Obercommando und Centraladministration, 1,715.028 $ auf die Truppen, 131.287 $ auf Spitäler, 141.331 $ auf Artilleriematerial und Munition, 100.000 $ auf Materialausgaben des Geniewesens, 6281 $ auf die Pensionäre des S. Hermenegild- und S. Fernando-Ordens, 183.866 $ für die Verpflegungszuschüsse, 45.700 $ sind für Kasernirungsanlagen bestimmt. Der Rest vertheilt sich auf verschiedene andere Ausgaben.

Über das Landheer und die Seemacht der Colonie hat Fregattenkapitän v. Spetzler, über das See-Arsenal von Cavite in der Bai von Manila Linienschiffskapitän Müller im wesentlichen das Folgende berichtet:

Die bewaffnete Macht der Philippinen untersteht in allen Dingen dem Generalgouverneur in seiner Eigenschaft als *Capitan General* der Philippinen. Der Commandant der dem Archipel zugewiesenen Seestreitkräfte steht zwar auch unter den Befehlen des *Capitan General*, doch soll der Wirkungskreis des commandirenden Admirals ein sehr selbständiger sein. Dem *Capitan General* stehen drei Sub-Inspectoren als Chefs für die Diensteszweige der Artillerie, des Geniewesens, und der Infanterie, Carabiniers und Cavallerie zur Seite.

Die Organisation der Truppen war zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS die folgende:

*a*) Infanterie. Sieben Regimenter von nur je einem Bataillon, jedes sechs Compagnien stark.

Jede Compagnie zählt 1 Hauptmann, 2 Oberlieutenants, 2 Lieutenants, 1 Feldwebel, Europäer oder Eingeborner, 4 Corporals, wovon 1 Europäer und 3 Eingeborene, 4 Zugsführer, davon 2 Eingeborne und 2 Europäer, und 104 Soldaten, Europäer und Eingeborne ohne bestimmtes Zahlenverhältnis.

Je zwei Regimenter — oder nach unserer Auffassungsweise eigentlich Bataillone — bilden zusammen eine Halbbrigade unter dem Commando eines Obersten; zur ersten Halbbrigade gehören die Regimenter *de España* Nr. 1 und *de Iberia* Nr. 2; zur zweiten die Regimenter *de Magellanes* Nr. 3 und *de Mindanao* Nr. 4; zur dritten Halbbrigade die Regimenter *de Viscaya* Nr. 5 und *de Solo* Nr. 6; die vierte Halbbrigade führte auch den Namen der „gemischten" Halbbrigade, da sie aus dem siebenten Infanterieregimente, *de Manila*, und einer Cavallerieabtheilung, nämlich der *Esquadron de Lanzeros Filipinas*) zusammengesetzt war.

Die Gesammtstärke der bisher genannten Infanterietruppen wurde auf 5400 Mann angegeben.

*b*) *Carabineros.* Ein Bataillon zu sechs Compagnien, jede Compagnie 250 Mann stark. Drei Compagnien dieser Truppe garnisonirten in Manila selbst, die vierte in Albay, die fünfte in Solo und die sechste in Cebu. Die *Carabineros* haben einen effectiven Stand von 900 Mann.

*c*) Cavallerie. Diese Truppe beschränkt sich auf die schon früher erwähnte, der gemischten Halbbrigade einverleibte Escadron *de Lanzeros de Filipinas.* Diese Reitertruppe wurde im Jahre 1860 aufgestellt; ihr Stand besteht aus 1 Oberstlieutenant, 1 Major, 2 Rittmeistern, 4 Oberlieutenants, 3 Lieutenants, 1 Arzt, 1 Reitlehrer, 1 Thierarzt und 150 Mann Reiter. Die Officiere sind durchaus Europäer; die Unterofficiere theils Europäer, theils Indier; die Reiter durchaus Eingeborene.

*d*) Artillerie. Ein Regiment zu zwei Bataillons, jedes Bataillon aus sechs Compagnien bestehend. Die Compagnien zählen 3 Officiere und 133 Mann, die letzteren auch zum Theile aus Eingebornen bestehend. Außerdem zählt zur Artillerie noch eine Arbeiter- oder Zeugscompagnie, in der Stärke von 52 Mann, größtentheils Indier.

Nur eine Batterie von vier Krupp'schen 7 *cm*-Geschützen kann als Feldartillerie angesehen werden; der ganze Rest der Artilleriemannschaft ist Festungsartillerie.

*e*) Genietruppe. Ein Bataillon von vier Compagnien mit zusammen 580 Mann.

Eine wesentliche Ergänzung der bewaffneten Macht bilden die Miliztruppen. Diese sind im Jahre 1851 systemisirt worden. Im Frieden bestehen nur einzelne Cadres, ohne organisatorischen Zusammenhang, jedes solche Cadre in der Stärke von 25 Mann; im Bedarfsfalle verstärken sich diese Cadres zu Compagnien von je 100 Mann; die ganze Miliztruppe, ausschließlich Infanterie, kann auf eine Stärke von 16.000 Mann gebracht werden.

Ein Zwischenglied zwischen der unter der Fahne stehenden activen Truppe und der nur im Kriegsfalle aufzustellenden Miliz, bilden die militärisch organisirten Körperschaften, welchen ein mehr localer Charakter innewohnt. Es sind dies die *Guardia Civil*, drei Corps zu neun, zehn und acht Compagnien, jede Compagnie von 130—140 Mann stark; das erste und zweite dieser Corps sind für die Insel Luzon, das dritte für die Visayas bestimmt. Die Gesammtstärke der *Guardia Civil* beträgt 3800 Mann.

Ferners zählt hieher: *Die Guardia Civil Veterana,* zwei Corps mit 260 Mann; dann vier Strafcompagnien, von welchen die erste ursprünglich im Jahre 1871 zum Zwecke der Colonisation der Insel Paragua aufgestellt worden ist. Die vier Compagnien führen die Namen *de Paragua* (180 Mann), *de Solo* (230 Mann), *de Darao* (120 Mann) und *de Scassi* (100 Mann).

Die activ dienende Truppenmacht kann somit auf 13.000 Mann veranschlagt werden; hiezu kommen für den Kriegsfall die 16.000 Mann Miliztruppen, so dass man auf den Philippinen, ohne Nachschub aus dem Mutterlande, auf eine bewaffnete Macht von etwa 30.000 Mann zählen kann.

Eine bedeutende Unterstützung kann, wenn nothwendig, diese militärisch organisirte Wehrmacht noch durch die Mannschaften der Auxiliarpolizei erhalten; diese Leute sind zwar nicht militärisch organisirt, wohl aber waffenfähig und im Waffendienste geübt; sie sind über alle Punkte der Philippinen vertheilt und zählen nicht weniger als 21.000 Mann.

Die stehenden Truppen recrutiren sich zum überwiegend größten Theile aus Eingebornen, sowohl Tagalen als Mestizen; unter den verschiedenen Spielarten von Mischlingen sollen in den Truppen am meisten die Abkömmlinge von Europäern und Tagalen vertreten sein. Die Dienstzeit dauert 8 Jahre; das Aussehen der Soldaten ist ein gefälliges und gutes, die kleidsame Adjustirung stets in nettem Zustande, überhaupt der Gesammteindruck, den man von den Truppen erhält, in allem ein günstiger. Die Infanterie trägt blaue Röcke, ebensolche Beinkleider mit rothem Passepoile und Helm; zur Adjustirung für den Marsch und im Felde dienen blauweiß gestreifte Leinenblusen. Die Artillerie unterscheidet sich von den Fußsoldaten durch gewisse Abzeichen an Rock und Helm, sonst ist der Anzug der gleiche. Die Bewaffnung besteht in Remington-Gewehren, theils nordamerikanischer, theils spanischer Provenienz; die ersteren Gewehre zeigen eine kleinere Länge des Laufes und eine verschiedene Einrichtung des Aufsatzes, welch letzterer bis auf 1000 Schritte eingetheilt ist.

In Manila sind die Truppen in zwei großen und mehreren kleineren Kasernen bequartirt. Die Artilleriekaserne beherbergt ein ganzes Regiment und liegt im Innern der Stadt, während die große Infanteriekaserne, im Barackenstile angelegt, außerhalb der Stadt im freien Terrain sich befindet. Besondere Einrichtungen bemerkte man in diesen Kasernen nicht; auffallend fand man, dass immer eine ganze Compagnie in einem entsprechend großen Saale zusammen untergebracht war. Die europäischen Soldaten haben Betten; die Eingebornen begnügen sich mit einer einfachen Strohmatte; diese wird tagsüber aufgerollt, und auf dem Tornister aufgeschnallt. Der Trinkwasservorrath wird in großen eisernen Reservoirs aufbewahrt, welche von der städtischen Wasserleitung gespeist werden. In der Nähe der, wie bemerkt, im Innern der Festung gelegenen Artilleriekaserne, befindet sich ein Munitionsdepot, welches aber keine besonders ansehnlichen Vorräthe enthalten soll; ferner ein Laboratorium zur Erzeugung verschiedener Munitionssorten, und endlich eine größere Werkstätte zur Vornahme von Reparaturen an dem Geschützmateriale.

Die maritimen Streitmittel, welche Spanien in den Philippinen-Gewässern unterhält, sind der Zahl der Schiffe nach ziemlich beträchtlich. Diese in den Verband einer Escadre zusammengezogenen Schiffe stehen unter dem Commando eines Flaggenofficiers, welchem der Titel eines Chefs des *Apostadero* der Philippinen zukommt; zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS war Contre-Admiral Luis Bule y Vasquez Commandant der Flottenabtheilung und des *Apostadero* [1]). Dieser Admiral residirte in Manila und führte sein Commandoabzeichen an Bord der Corvette des Kreuzers erster Classe ARAGON.

Die Flottenabtheilung bestand damals aus den folgenden Schiffen: Kreuzer erster Classe und Flaggenschiff des commandirenden Admirals ARAGON, Kreuzer dritter Classe VELASCO, Corvette VENCEDARA, Transportschiff SAN QUINTIN, Aviso MARQUES DEL DUERO, Goëletten: VALIENTE, SANTA FILOMENA, SIRENA, Kanonenboote MINDANAO, CALAMIANES, PARAGUA, SAMAR, FILIPINO, POUEBA, ISLO, ARAYAT, PAMPANGA, BOYCADOR, ALBAY,

[1]) Der Ausdruck Apostadero ist schwer vollgiltig zu übersetzen; er setzt das Vorhandensein eines Arsenals, aber auch einer Flottenabtheilung voraus; dem Sinne nach kommt wohl der französische Ausdruck einer *Prefecture Maritime* oder der deutsche einer Marinestation oder eines Seebezirkes am nächsten.

Callao, Otalora, Basco, Gardoquin, Urdanate, Bulcisan, Santa Lucia und Marques de la Victoria.

Die Flottenabtheilung, welche aus diesen Schiffen gebildet war, wurde in zwei Divisionen getheilt; die *Division Naval del Sur* für Mindanao, Solo und Davao, und die *Division Naval del Paragua* für diese Insel, dann Coyo und Calamianes.

Die vorhandene Marine-Infanterie versieht den Dienst im Arsenal zu Cavite in der Nähe von Manila.

Über dieses Arsenal, auf welches die spanische Flottenabtheilung der Philippinen mit allen seinen Erfordernissen angewiesen ist, vermittelte, wie früher schon erwähnt, Linienschiffskapitän Müller die folgenden Details, welche aus einem vom ersten Lieutenant der Aurora, Linienschiffslieutenant Sattler, erstatteten Berichte entnommen sind.

Das See-Arsenal von Cavite in der Bucht von Manila, wurde von der spanischen Regierung zu Anfang dieses Jahrhunderts gegründet. Es ist das Hauptarsenal für die Philippinen überhaupt und hat die Bestimmung, sämmtliche nicht allzu bedeutenden Reparaturen an den Schiffen der königlichen Flotte in diesen Gewässern, sowie auch kleinere Neubauten auszuführen. Es werden Schiffe von der Größe bis zu 300 *t* gebaut, Schiffsmaschinen und Kessel von 250—300 *e* daselbst erzeugt.

Das Arsenal befindet sich an der Spitze der Halbinsel, auf welcher die kleine Stadt Cavite gelegen ist; es ist von der Stadt durch eine Mauer getrennt, und bedeckt eine Fläche von 4 *ha*.

Der Zugang zum Arsenale von der Seeseite her ist durch einen künstlich ausgebaggerten, circa 400 *m* breiten und durchgängig 6 *m* tiefen Canal hergestellt, welcher durch Bojen markirt ist. Dieser Canal gestattet demnach auch größeren Schiffen, sich in der unmittelbaren Nähe des Arsenales zu vertäuen. Die Landung wird an einem 70 *m* langen und 10 *m* breiten steinernen Molo bewerkstelligt, an welchem kleinere Schiffe, deren Tiefgang nicht mehr als 4 *m* beträgt, bequem anlegen können. Am Kopfe dieses Anlegedammes, steht ein recht altartiger Krahn, circa 15 *m* hoch, welcher imstande sein soll, Lasten bis zu 50 *t* zu heben. Für die Lastarbeiten mit diesem Krahne sind zwei Kettentakel, sowie zur Bedienung desselben eine kleine Dampfmaschine installirt.

In der Nähe des landwärtigen Endes dieses Molos befindet sich ein großes einstöckiges Gebäude, welches in seinem ebenerdigen Theile sämmtliche Administrationsbureaus, die technischen Directionen und die Brabank enthält. Im ersten Stocke dieses Gebäudes hat der Arsenals-Commandant seine Amtslocalitäten und seine Wohnung. Ein Theil dieses Gebäudes ist auch zur Unterbringung der aus Marine-Infanterie bestehenden Überwachungsmannschaften, sowie der Matrosen bestimmt, welche als Arbeiter bei der Brabank in Verwendung stehen. Auch die Ausrüstungsdirection befindet sich daselbst. Rings um das Gebäude zieht sich eine freundliche Veranda, und in der Nähe des Einganges stationirt die Arsenalshauptwache.

Längs der Mauer, welche, wie früher erwähnt, den Rayon des Arsenales gegen die Stadt zu, und zugleich gegen die Bucht von Carnaçao abschließt, ziehen sich die einzelnen Werkstätten hin, welche im allgemeinen als ziemlich primitiv eingerichtet bezeichnet werden können.

In der Kesselschmiede werden Kessel aller Größen den erforderlichen Reparaturen unterzogen; an Neuerzeugungen werden Kessel kleinerer Gattung

für die in den philippinischeu Gewässern in Verwendung stehenden Kanonenboote, und zwar sowohl cylindrische als Kofferkessel aus Eisen oder Stahl, bewerkstelligt. Die Gießerei nnd die Modelltischlerei sind recht dürftig eingerichtet. In der ersteren sollen Güsse bis zn höchstens 500 *kg* Gewicht, in einem kleinen Knpolofen ausgeführt werden. Der Maschinensaal ist im Verhältnisse zu der geringen Größe des Arsenals in ansreichender Weise mit Hohel-, Bohr-, Stoß- nnd Schneidemaschinen, sowie Drehbänken ausgerüstet; allerdings sind beinahe alle diese Arbeitsmaschinen von Constructionen, welche gegenwärtig schon als veraltet hezeichnet werden müssen. Immerhin gewinnt man im Maschinensaale den Eindruck, dass die Leistungsfähigkeit für Reparaturen, kleinere Nenerzeugungen n. s. w. eine genügende sein mag. Die Schmiedewerkstätte hat zwei kleine Dampfhämmer. Die Tischlerei hesitzt einige Drehbänke und eine Circularsäge. Alle Arbeitsmaschinen der bisher genannten Werkstätten werden dnrch eine gemeinschaftliche Betriebsdampfmaschine hedient.

Die Werkstätten der Artilleriedirection des Arsenals machen keinen guten Eindrnck. In denselhen werden ührigens nur Reparatnren an Handwaffen, Verschlüssen nnd an Geschützausrüstnngsmaterial, aber keinerlei Neuerzeugungen vorgenommen.

Das Feuerwehrlocale hesteht ans einem einfachen Schoppen, und enthält eine Dampf- nnd zwei fahrbare Handfeuerspritzen, nebst dem entsprechenden Vorrathe an Wasserschlänchen.

Als die best dotirte der Werkstätten des Arsenals stellt sich die Brabank dar. Sie scheint anch sehr gut instandgehalten zu werden, nnd dient zugleich als Segel- nnd Takelwerkstätte. Bemerkenswert ist, dass hier in der Regel nnr Hanftan znr Verwendnng gelangt, welches ans Spanien importirt werden mnss. Nnr in Ausnahmsfällen wird Manila-Hanftan benützt.

Das Arsenal von Cavite hesitzt einen kleinen, mit einem hölzernen Flngdache gedeckten Stapel, anf welchem znr Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes AURORA anf der Rhede von Manila, eben ein kleines Flusskanonenboot von etwa 150 *t* Deplacement in Ban lag. Dieses kleine Fahrzeng hatte auf dem Stapel eben noch Platz; größere Fahrzeuge könnten anf diesem Stapel nicht in Ban genommen werden. In nnmittelharer Nähe dieses kleinen, gedeckten Stapels befindet sich eine einfache Aufholhelling, welche für Schiffe bis zur Größe von 500 *t* benützbar sein mag. Die Schiffe werden aus dieser Helling znm Anfholen auf ein gewöhnliches Schlittensystem aufgesetzt, nnd dann der Schlitten mit dem Schiffe dnrch eine am Lande installirte 50 *e*-Maschine, welche einst die Schiffsmaschine eines Kanonenhootes war, an Land anfgeholt. Hiezu tritt ein zweischeibiges, 30 *mm* starkes Kettentakel in Gebranch; dessen fester Part sammt dem einen Blocke ist im Erdboden vor der Winde fest verankert, der zweite Block ist an dem Schlitten hefestigt. Außer diesem Kettentakel können aber noch Werftentakel mit Tau angebracht werden, welche dann entweder gleichzeitig mit dem Kettentakel an gemeinschaftlicher Winde, oder auch durch Gangspills und Handkraft, jedes für sich, angeholt werden.

Ein kleiner gedeckter Bootsstapel vertritt als Reparatursplatz zngleich die Stelle einer eigenen Bootswerkstätte.

Außer dem Arsenals-Commandanten nnd der Anfsichtsmannschaft ist innerhalb des Arsenalsrayons auch noch der Ansrüstnngsdirector mit seinem Personale bequartirt.

Der äußere Eindruck des Arsenales ist ein sehr freundlicher; überall ist für die Anpflanzung schattengebender Bäume gesorgt, und auf dem freien Platze zwischen der Dienstwohnung des Ausrüstungsdirectors und dem Commandogebäude dehnt sich ein schöner, wohlgepflegter Garten aus. In diesem Garten ist dem General *Legaspi*, dem Eroberer der Philippinen, ein Standbild errichtet worden.

In den verschiedenen Werkstätten sind zusammengenommen an 400 Arbeiter beschäftigt; diese Arbeiter, sowie die auffallend große Anzahl von überwachenden Soldaten u. s. w. sind beinahe ausschließlich Eingeborene, und zwar Tagalen.

Ein großer Nachtheil des Arsenals von Cavite ist der Mangel guten Süßwassers. Das erforderliche Trink- und Nutzwasser wird von Manila herübergebracht; vier große Wasserlichter enthalten stets den ansehnlichen, hievon erforderlichen Vorrath.

Für das Arsenal von Cavite sind von den 2,440.549 $ des colonialen Marine-Ausgabenbudgets 292.945 $ an Personal- und 493.822 $ an Materialausgaben ausgeworfen. Die Ausgaben für die in Dienst stehenden Schiffe betragen 762.919 $ an Personal-, 319.607 $ an Materialausgaben. Die Centralleitung des *Apostadero* beansprucht 51.336 $ an Personal- und 7858 $ an Materialausgaben. —

Wenn wir nunmehr nach Besprechung des Unterrichtswesens, des Heeres und der Flotte nebst deren Einrichtungen, die uns zumeist interessirenden Gegenstände des Ausgabenbudgets der Philippinen verlassen, so wenden wir uns bei Betrachtung des Einnahmenbudgets ausschließlich zwei Einnahmstiteln zu, die mehr als die anderen unsere Aufmerksamkeit zu fesseln geeignet sind — nämlich der directen Besteuerung der Bevölkerung mittelst Kopf- oder Familiensteuern, einer Art der Besteuerung, die sich auf den Philippinen historisch entwickelt hat und heute noch eine hauptsächliche, nicht leicht abolirbare Einnahmsquelle bildet, und den Einnahmen aus den auf dem Handel — sowohl der Einfuhr als der Ausfuhr — lastenden Finanzzöllen, die uns den willkommenen Übergang zur statistischen Besprechung des Handels und der Schiffahrt der Philippinen bieten sollen, mit welchen Gegenständen wir dann unsere allgemein orientirenden Ausführungen über die Philippinen zum Abschlusse bringen wollen.

Im Budgettitel der directen Steuern erscheint die Summe von 4,321.342 $ als das Ergebnis der Personalsteuern, »*impuestos personales*«, also eine Summe, welche bedeutend mehr als ein Drittheil der gesammten Regierungseinnahmen ausmacht.

Die Bezahlung von Kopfsteuern oder Tributen ist eine Einrichtung, welche die Spanier auch in ihren amerikanischen Gebieten eingeführt hatten, und welche einen zweifachen Zweck verfolgte: nämlich 1. die Dotirung von sogenannten *Encomiendas* zu Gunsten solcher Spanier, welchen für ihre besonderen Verdienste eine größere oder kleinere Zahl Eingeborner zugewiesen wurde, die ihnen Tribut zahlen musste, und 2. die Bildung von Fonds zur Bestreitung der colonialen Auslagen. Die Bildung von *Encomiendas* hat zwar längst aufgehört, aber das System, die Eingebornen durch directe Kopfsteuern zur Theilnahme an den Auslagen der Colonie heranzuziehen, hat sich auf den Philippinen bis in die Gegenwart erhalten. Ein voller Tribut umfasst die Leistung, zu welcher Mann und Frau zusammen verpflichtet sind; mit dem zurückgelegten 18. Lebensjahre beginnt die Verpflichtung zur Zahlung

des Tributes; für selbständige junge Leute aber, die nicht unter der väterlichen Gewalt stehen, schon mit dem 16. Jahre. Es sei hier einschaltungsweise bemerkt, dass die Zahl der Tribute zumeist als die Basis der vorgenommenen Volkszählungen adoptirt werden musste; man rechnete früher $4^1/_2$, später 6 Seelen auf den vollen Tribut, Factoren, die viel Willkürliches an sich haben, und die Verlässlichkeit der Resultate der Volkszählungen natürlicherweise immer sehr in Frage zu stellen geeignet waren.

Die Höhe eines vollen Tributes betrug zur Zeit der Gründung der Colonie und der Einführung der Tribute 1 $. Im Jahre 1611 schon wurde der Tribut von 1 $ auf $1^1/_4$ $, d. i. 10 Realen, erhöht. Von dieser Erhöhung waren $1^1/_2$ Realen für die Ausgaben des Heeres, $^1/_2$ Real für den Clerus bestimmt. Seit dem Jahre 1852 beträgt ein voller Tribut 12 Realen. Dazu kommen noch 3 Realen an *Sanctorum*, einer Cultussteuer, welche zwar an die Regierung entrichtet wird, aber von dieser zur Besoldung der Geistlichkeit, und zwar nach dem Maßstabe von 180 $ Jahresgehalt für Leistung der Seelsorge bei je 500 Tributos, verwendet werden soll; 1 Real an *Comunidad* (ein Zuschlag zu den Gemeindefonds) und endlich $^1/_2$ Real *Recargo* oder Vergütung des Entganges, welchen die Colonialeinnahmen durch die Aufhebung des Branntweinmonopoles erlitten haben. Die gesammte Summe eines vollen Tributes, — der Abgabe für zwei Personen nebst ihren unmündigen Kindern — stellt sich somit auf $16^1/_2$ Realen, und der halbe Tribut, wie ihn einzelne unverheiratete Leute zu zahlen haben, auf 1 $ und $^1/_4$ Real.

Den zahlreichen Ausnahmen von der Verpflichtung zur Zahlung des Tributes stehen Bestimmungen gegenüber, welche durch Verpflichtungen zu höheren Zahlungen seitens gewisser Kategorien von Personen, den Ausfall zu decken bestimmt sind, welcher durch die Befreiungen erwächst. Befreit sind außer den Spaniern und den Nachkommen der ersten Christen auf Cebu: Neubekehrte, je nach Umständen gänzlich oder für eine Reihe von Jahren; *Gobernadorcillos, Cabezas de Barangay* nebst deren Frauen, und die Stellvertreter dieser Beamten. Ferners sind frei: Alle Beamte mit fester Besoldung; Mestizen und Abkömmlinge von Spaniern; Indierinnen, die von Chinesen zu Frauen genommen werden; über 60 Jahre alte, arbeitsunfähige und verkrüppelte Personen. Die Befreiung dieser letzteren Kategorien erstreckt sich aber nicht auf die Verpflichtung zur Zahlung des halben Reals für den Cultusfond. Höhere Tribute zahlen die Mestizen von Chinesen mit einer Eingeborenen, und zwar seit dem Jahre 1852 jährlich 3 $; heiratet ein solcher Mestize eine Eingeborene — Indierin — (wie der allgemein gebräuchliche Ausdruck für die verschiedenen eingeborenen Stämme lautet), so ist die Frau demselben höheren Tribute unterworfen; wird sie Witwe, so hat sie nur den gewöhnlichen Tribut als Eingeborene zu entrichten. Die Chinesen werden, wenn sie Landbebauer sind, wie die Eingeborenen dem Tribute von nur 12 Realen unterworfen; wenn sie irgend einer anderen Beschäftigung obliegen — und dies ist der weitaus am öftesten vorkommende Fall — so zahlen sie eine Kopfsteuer von 6 $ — seit 1852 — und außerdem Gewerbesteuern von 12, 30, 60 oder 100 $.

Der *Guia oficial* für 1885 weist 51.112 Chinesen aus, worunter nur 167 weiblichen Geschlechtes, die der Tributzahlung unterliegen — *que satisfacen sú capitacion personal*; unter dieser Zahl sind nur 68 Landbebauer, welche also den gewöhnlichen, d. i. den geringeren Tribut zu bezahlen haben. Befreit sind 6344 Chinesen, und zwar 6302 Knaben, 42 Mädchen,

165 Individuen wegen Alter oder Krankheit und Erwerbsunfähigkeit. Die vier verschiedenen Classen von Erwerbssteuern für Chinesen, von denen früher die Rede war, werden von 6512 Chinesen bezahlt. Die Gesammtsumme der Chinesen auf den Philippinen ergibt sich nach dem gedachten Ausweise mit 63.759 Männern und 209 Personen weiblichen Geschlechtes; eine Zahl, welche die bei der Volkszählung des Jahres 1876 ermittelte um das Doppelte übertrifft, was den besten Beweis für die starke Zuwanderung der Chinesen nach den Philippinen erbringt.

Die Tribute werden von den unteren Beamten, *Cabezas de Baragay*, u. s. w. sehr oft, trotz entgegenstehender Verordnungen, in Bodenerzeugnissen eingehoben; die allgemeine Einführung der Barzahlungen datirt erst seit dem Jahre 1841.

Es liegt wohl auf der Hand, dass mit ersterer Art der Abgabenentrichtung viele Unzukömmlichkeiten verbunden sein mussten; der Einheber der Steuer wurde zugleich zum Händler nach zwei Seiten; übrigens bleibt auch seit der allgemeinen Einführung der Tribut- oder Steuerentrichtung in barem Gelde der Einheber, und zwar sowohl der unmittelbare Einheber, nämlich der *Cabeza de Barangay*, als der *Gobernadorcillo* und endlich sogar der Regierungsbeamte an dem reichlichen Eingang der Steuer persönlich mitinteressirt; es erhält nämlich der *Cabeza* $1^{1}/_{2}$, der *Gobernadorcillo* $^{1}/_{2}$ und der Deputirte der *Hacienda*, d. i. der Alcalde oder Provinzgouverneur, 3 % der eingesammelten Tributgelder. Der Tribut wird dreimal im Jahre in entsprechenden Theilraten entrichtet; die *Cabezas* und deren Stellvertreter sind für den richtigen Eingang mit ihrem Privatvermögen, das zu diesem Zwecke jährlich inventarisirt wird, persönlich verantwortlich. Weigerungen, die Annahme der Ehrenämter als *Cabezas de Baragay* und Stellvertreter von solchen anzunehmen, sollen deshalb nicht allzu selten vorkommen, und ein spanischer Schriftsteller, Barantes, behauptet, dass manche Leute eine Gefängnisstrafe der Annahme des Amtes vorziehen.

Zu einer anderen Art von persönlichen Steuern führt das Gesetz, welches jeden Einwohner männlichen Geschlechtes zur persönlichen Ableistung von öffentlicher Arbeit oder Dienstleistung während einer gewissen Anzahl von Tagen im Laufe des Jahres verpflichtet; dieses Gesetz wurde im Jahre 1863 sogar auf die Europäer, ob Spanier oder Ausländer, ausgedehnt, doch ist diese den sonstigen Landesverhältnissen völlig widersprechende Ausdehnung des Frohndengesetzes allerdings nie wirklich ins Leben getreten. Alle Frohnden können übrigens durch Geldzahlungen abgelöst werden. Jeder Eingeborene ist zu jährlich 40 Tagen öffentlicher Arbeiten — *polos y servicios* —, zu einer Woche Wachtdienst im Tribunale, zu einer Woche Nachtwachen verpflichtet. Die *polos y servicios* bestehen in Theilnahme an Straßen- und Brückenbauten, Botendiensten u. s. w. Die zweite Kategorie der Frohnden, der Dienst beim Tribunal, wird *tanoria* genannt und umfasst Arbeiten zur Reinhaltung der Gebäude, Überwachung der Gefangenen u. s. w.; von der ersten Kategorie kann man sich um 3 $, in den ärmeren Provinzen um 2 oder selbst 1 $ loskaufen; von den *tanorias* wird man für 3, von den Nachtwachen für $1^{3}/_{4}$ Realen befreit. Von allen diesen persönlichen Leistungen sind die *Principales* befreit, nämlich die gewesenen *Gobernadorcillos*, *Juezes mayores* und *Cabezas*, die letztgenannten aber nur dann, wenn sie das Amt durch zehn Jahre innegehabt haben.

Zu welcher Reihe von Missbräuchen dieses Frohndengesetz Anlass geben mag, ist leicht in Vorstellung zu bringen. Eine genaue Controle ist hiebei natürlicherweise noch weniger möglich, als bei der Einhebung der Tribute, und die Vertheilung der Arbeiten ist gänzlich der Willkür der Ortsbehörden anheimgestellt. Zur Beschwerde kommt es nicht leicht; dass die missbräuchliche Verwendung der *»polistas«* zu Privatdiensten in der allerersten Linie der Vortheile steht, welche von Beamten widerrechtlich aus der bestehenden Frohndenverpflichtung gezogen werden können, braucht kaum eigens angeführt zu werden.

Das System der Besteuerung durch die Tribute und ablösbaren Frohndienstverpflichtungen wird durchaus nicht von dem einsichtsvolleren Theile der spanischen Colonialbeamten in Schutz genommen und vertheidigt, oder als eine Institution angesehen, welche etwa in den besonderen Verhältnissen des Landes unausrottbare Wurzeln hätte; die Nachtheile dieses Systems liegen eben allzu klar zutage. Die Thatsache, dass der Tribut Arme und Vermögende in gleicher Höhe trifft, ist eine Härte gegen die Armen und zugleich gewiss nicht im Interesse des Fiscus gelegen. Der Wunsch, Tribut und Frohnden durch passende Steuern auf den Besitz von Grund und Gebäuden, auf den Betrieb von Gewerben und durch ähnliche Steuern zu ersetzen, wird demnach auch seit langer Zeit von den einsichtigen Beamten der Philippinen gehegt, und dieser Wunsch kommt wohl auch zum Ausdrucke, soweit dies bei den strenge beaufsichtigten Pressverhältnissen der Colonie thunlich ist; aber niemand kann sich die außerordentlichen Schwierigkeiten verhehlen, mit denen die Einführung einer Besteuerung nach europäischem Muster verbunden wäre. Die Verhältnisse des Grundbesitzes sind nämlich noch äußerst ungeordnete; es fehlt an den statistischen Daten, welche die Grundlage des Steuerschlüssels bilden müssten, und was noch schlimmer ist, es fehlt auch an den geeigneten Personen, durch welche diese Daten in weiterem Umfange zu gewinnen wären. Diese Schwierigkeiten werden gewiss dadurch nicht gemindert, dass die wenigsten Spanier einer der Landessprachen, nur wenige Eingeborene der spanischen Sprache mächtig sind, und dass die Eingeborenen im allgemeinen im höchsten Grade misstrauisch, und demnach immer zu lügenhaften Auskünften geneigt sind; um wievielmehr müssten diese Eigenschaften zum Durchbruche kommen, wenn es sich um Fragen handeln würde über den Besitz, das Einkommen u. s. w., und dies mit der leicht erkennbaren Absicht, auf die Antworten Verpflichtungen zu Steuerleistungen zu gründen.

Wie weitgehende Schwierigkeiten auf den Philippinen jeder Art von conscriptiver Arbeit entgegenstehen, welche mit einer Volkszählung, einem Kataster, einer Besitzaufnahme u. s. w. verbunden sind, folgt am besten aus der Thatsache, dass die Eingeborenen von amtswegen erst zur Annahme von Familiennamen verhalten werden mussten; sie begnügen sich gerne mit einem einfachen Taufnamen. Im November 1849 sah sich der Generalgouverneur zum Erlasse der folgenden charakteristischen Verordnung gezwungen: »Die Indier haben gewöhnlich keine Familiennamen; sie nehmen beliebige Namen, meist von Heiligen, an, wodurch die Polizei-Controle und das Einsammeln des Tributes erschwert wird. Es werden daher an alle Provinzialbehörden Verzeichnisse passender Namen geschickt werden, auch solcher aus dem Mineral-, Pflanzen- und Thierreiche, damit jeder Familie eines *Pueblo* ein Name zugetheilt werden könne, den sie fortan zu führen und zu behalten haben werden. Jene Eingeborenen, welche bereits einen Familiennamen führen, haben den-

selben zu behalten. Solche, welche schon durch vier Generationen hindurch einen Heiligennamen geführt haben, können denselben ebenfalls als Familiennamen behalten, wovon aber Namen anszunehmen sind, welche wegen ihrer zu großen Verbreitung Anlass zu Verwirrungen geben würden, wie z. B. *Sta. Cruz*, *Los Santos* etc.“

Der einzige Vortheil, welcher dem gegenwärtigen Steuersysteme zugesprochen werden mag, ist dessen leichte und kostenlose Durchführbarkeit, wenn man eben einseitig auf dem Regierungsstandpunkte steht. Durch die Institution der *Cabezas* und *Gobernadorcillos* hat die spanische Herrschaft sich in sehr geschickter Weise an die Gemeindeverfassung angelehnt, die sie bei den Eingeborenen der Philippinen vorgefunden hat; diese Würden, gegenwärtig an eine von der Regierung zu bestätigende Wahl gebunden, also mehr oder minder der Vergebung durch die Regierung anheimgestellt, sind als eine Art von kostenlosem Dienstadel an die Stelle der ursprünglich bei den Eingeborenen vorgefundenen erblichen Würden getreten, die einen Erbadel darstellten. Die Regierung verkehrt nun mit den Eingeborenen nur durch diesen Beamten- oder Dienstadelsstand; dieser verursacht allerdings keine Kosten, denn seine Mitglieder erhalten weder Besoldung, noch erreichen sie irgend eine Beförderung, sondern bleiben nur auf die Procente angewiesen, welche ihnen von den eingesammelten Tributen und den Ablösungsgeldern der Frohnden zukommen. Nachdem sie aber der Regierung gegenüber mit ihrem persönlichen Eigenthume haftbar sind, liegt für sie die Versuchung allzunahe, sich gegen mögliche Ausfälle im vorhinein zu sichern, was zu vielartigen Bedrückungen der Tributäre Anlass geben muss. Auch ist nicht zu verkennen, dass der Zusammenhang dieser mit dem Volke in unmittelbarer Berührung stehenden niederen Beamtenschaft mit der höheren, aus Spaniern bestehenden Beamtenschaft ein völlig loser sein muss, und dies umsomehr, als die spanischen Beamten meistens sehr schnell wechseln, und daher nicht einmal die nöthige Zeit haben, um sich die nöthige Achtung und Zuneigung der Bevölkerung zu erwerben.

Wie geringfügig gegenüber dem Erträgnisse der Tribute und sonstigen Personalsteuern die Abgaben auf das unbewegliche Eigenthum sind, zeigt die Summe von nur 102.423 $, welche im Einnahmsbudget von 1884/85 unter diesem Titel eingestellt ist; die Gewerbesteuern — *impuestos sobre la industria* — erreichen die Summe von 1,438.861 $. —

Die Zollabgaben ergeben, wie schon oben angeführt, die Summe von 2,175.242 $. Dieses Zollergebnis stammt aus Zöllen auf die Einfuhren sowohl, als aus solchen auf die Ausfuhren; sie betragen im allgemeinen bei der Einfuhr im Durchschnitte zwischen 8 und 9%, mit Begünstigungen für die unter spanischer Flagge eingeführten Waren, während die Ausfuhrszölle nicht 2% des Wertes der ausgeführten Waren erreichen, und auch hier, wie bei der Einfuhr, die einheimische Flagge sich wesentlicher Zollbegünstigungen erfreut, wie dies aus der folgenden Zusammenstellung über die Exporte und Importe des Jahres 1883 und die auf dieser Handelsbewegung lastenden Zollabgaben hervorgeht.

## Ausfuhr 1883.

| Bestimmungsländer | Werte der Ausfuhren $ | | | Betrag der Zölle $ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | für die ausgeführten Waren | | |
| | unter spanischer Flagge | unter fremder Flagge | im ganzen | unter spanischer Flagge* | unter fremder Flagge | im ganzen |
| Europa und Afrika . . . . | 4,964.764 | 3,995.059 | 8,959.823 | 53.202·01 | 81.868·16 | 135,070·17 |
| Asien und Oceanien . . . | 3,100.005 | 2,286.336 | 5,386,341 | 36.521·95 | 40.883·17 | 77.405·12 |
| Amerika . . . . . . . . . | — | 12,034,563 | 12,034.563 | — | 222.805·57 | 222.805·57 |
| Im ganzen . . . | 8,064.769 | 18,315.958 | 26,380.727 | 89.723·96 | 345.556·90 | 435.280·86 |

## Einfuhr 1883.

| Herkunft der Waren | Werte der Einfuhren $ | | | Betrag der Zölle $ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | für die eingeführten Waren | | |
| | unter spanischer Flagge | unter fremder Flagge | im ganzen | unter spanischer Flagge | unter fremder Flagge | im ganzen |
| Europa und Afrika . . . . | 4,815.757 | 2,192.930 | 7,008.687 | 345.838·50 | 215.288·28 | 561.126·78 |
| Asien und Oceanien . . . | 8,980.239 | 4,322.464 | 13,302.703 | 764.240·69 | 293.219·83 | 1,057.460·52 |
| Amerika . . . . . . . . . | — | 996.612 | 996.612 | — | 97.447·51 | 97.447·51 |
| Im ganzen . . . | 13,795.996 | 7,512.006 | 21,308.002 | 1,110.079·19 | 605.955·62 | 1,716.034·81 |

Stellt man die Einfuhrs- und Ausfuhrswerte nach den drei angenommenen Ländergruppen bezüglich Herkunft oder Bestimmnng der Waren einander gegenüber, so ergibt sich folgendes Bild:

| | | Europa und Afrika | Asien und Oceanien | Amerika | Im ganzen |
|---|---|---|---|---|---|
| Wert der Einfuhren . . | | 7,008.687 | 13,302.708 | 996.612 | 21,308.002 |
| " " Ausfuhren . . | | 8,959.823 | 5,886.341 | 12,034.651 | 26,380.727 |
| Betrag der Einfuhrszölle | | 561.126 78 | 1,057.450·52 | 97.447·51 | 1,716.034·81 |
| " " Ausfuhrszölle | | 135.070·17 | 77.405·12 | 222,805·57 | 435.280·86 |
| Somit überwiegt | bei der Einfuhr | — | 7,916.362 | — | — |
| | bei der Ausfuhr | 1,951.136 | — | 11,037.951 | 5,072.725 |
| Ebenso überwiegt bei den | Einfuhrszöllen | 426.056 61 | 980.055·40 | — | 1,280.763·95 |
| | Ausfuhrszöllen | — | — | 125,358·06 | — |

Das bedeutends Überwiegen der Belastung der Einfuhr gegenüher der an absolutem Werte die Einfuhr übersteigenden Ausfuhr, welcher letzteren durch niedrige Zölle offenhar ermunternd entgegengekommen wird, um die Prodnction zn heben, lässt den Handel der Philippinen im unzweifelhaften Charakter des Colonialhandels erscheinen. Diesem Handel die möglichste Ansdehnung zu geben, ist aber durchans nicht immer das Bestreben der Colonialregierung, beziehungsweise der Regierung des spanischen Mutterlandes gewesen. Nahezu unglauhlich, nnd für die Ansichten der Gegenwart gewiss unverständlich, sind die außerordentlich weitgehenden Beschränkungen, welche der Handelsthätigkeit der Philippinen in älteren Zeiten auferlegt wurden; der ganz ansehnliche Handelsverkehr, welcher vor der Eroberung der Philippinen durch die Spanisr zwischen diesem Archipel einerseits, China nnd Japan anderseits bestanden hatte, wnrde von den Spaniern unterdrückt, in der verblendeten Meinung, dadurch die aus dem Besitze der Philippinen erzielharen Handelsvortheile dem spanischen Amerika zuzuwenden. Aber anch der Handelsverkehr mit dem spanischen Amerika — über Navidad und Acapnlco — wurde im engherzigsten Sinne reglementirt und restringirt, nnd durch lange Zeit hindurch dnrfte nur ein einziges Schiff jährlich, die „*Nao*", eine Ladung von bestimmtem nnd begrenztem Werte nach diesen, und nur nach diesen westamerikanischen Häfen bringen. — Der Schiffs- nnd Seehandelsverkehr mit dem spanischen Mutterlande, nm das Cap der guten Hoffnung herum, kam erst vom Jahre 1764 an in Anfnahme; aber auch dieser wurde sofort in enge Grenzen gebannt, und im Jahre 1785 das Monopol dieses Handels der „königlichen Gesellschaft der Philippinen" ertheilt. Dieses Monopol erlosch erst im Jahre 1834, nachdem schon zu Ende des vorigen

Jahrhunderts einige kleine Concessionen an die fremden Handelsflaggen gemacht worden waren; im Jahre 1809 ließ sich die erste fremde (englische) Handelsfirma zu Manila nieder. Immerhin blieb bis zum Jahre 1842 Manila der einzige Hafen der Philippinen, welcher dem Handel auch unter anderer als der spanischen Flagge geöffnet war. Im genannten Jahre wurde Cebu, und seither auch Zamboanga auf Mindanao, Ilo-Ilo, Sual (an der Westküste von Luzon, in der großen Bucht von Lengayen, nördlich von der Bai von Manila), Albay (auch Legaspi genannt, nahezu im äußersten Südosten der Insel Luzon gelegen) und Taclohan (auf Leyte) dem Verkehre der fremden Handelsflaggen geöffnet. Nur Cebu und Ilo-Ilo haben es aber, außer der Hauptstadt Manila, zu einer einigermaßen beachtenswerten Bedeutung als Seehandelsplätze gebracht, was aus folgendem zu ersehen ist.

Die Handelswerte des Jahres 1883, welche wir oben mit 21,308.002 $ für die Einfuhr, und mit 26,380.727 $ für die Ausfuhr angegeben gesehen haben, vertheilten sich auf die einzelnen philippinischen Häfen, wie folgt:

| Hafen | Werte der Einfuhr | Werte der Ausfuhr | Summe der Ein- und Ausfuhrwerte im Jahre 1883 | Summe der Ein- und Ausfuhrwerte im Jahre 1882 |
|---|---|---|---|---|
| Manila | 19,643.464 | 18,624.023 | 38,267.487 | 34,593.132 $ |
| Iloilo | 1377.978 | 5,323.570 | 6,701.548 | 4,615.365 „ |
| Cebu | 273.820 | 2,429.048 | 2,702.868 | 2,717.150 „ |
| Zamboanga | 12.740 | — | 12.740 | 8.453 „ |
| Sual | — | 4.086 | 4.086 | — „ |
| Albay | — | — | — | — „ |
| Leyte | — | — | — | — „ |
| Im ganzen | **21,308.002** | **26,380.727** | **47,688.729** | **41,934.100 $** |

An der Zunahme der Gesammthandelswerte i. J. 1883 von 5,754.629 $ participirten Manila mit 3,674.355 $, Iloilo mit 2,086.183 $, Zamboanga mit 4287 $, während Abnahmen bei Cebu mit 14.282 $ und Sual mit 4086 $ eintraten.

Bemerkenswert ist, dass der Steigerung in der Wertsumme der Gesammthandelsbewegung, von mehr als $3^1/_2$ Millionen Dollars, eine Abnahme der Zolleinnahmen von nicht weniger als 317.826 $ gegenübersteht. Leider stehen die Detailangaben über die Ein- und Ausfuhren des Jahres 1882 zu eingehender Vergleichung mit jener von 1883 nicht zu Gebote; aber es ist mit der Annahme kaum fehlzugehen, dass der Rückgang in den Zollergebnissen auf einer Verschiebung des im Jahre 1882 bestandenen Verhältnisses der hochverzollten Einfuhr zur niedrig verzollten Ausfuhr, zum Nachtheil der letzteren im Jahre 1883 beruhen muss. In der That zeigt auch das Jahr 1884 wieder eine bedeutende Abnahme der Exportwerte gegen das Jahr 1883, welche Abnahme nach den vom Fregattenkapitän v. Spetzler erhaltenen Angaben gegen 7,000.000 $ betrug, und von einer gleichzeitigen Abnahme der Importwerte begleitet war, welche damals (April 1885, bei noch nicht abgeschlossener Statistik für das Jahr 1884), nach den Zolleinnahmen approximativ berechnet, mit der Summe von rund einer Million Dollar angegeben wurde.

Dieser traurige Stand der Dinge wurde von den mit den Handelszuständen der Philippinen genau bekannten Personen, mit welchen Fregattenkapitän v. Spetzler in Berührung zu treten Gelegenheit fand, ausnahmslos als eine Folge der allgemeinen Zuckerkrise bezeichnet. Welche schwerwiegende Bedeutung der Zucker für die Exportverhältnisse der Philippinen besitzt, ist durch einen

flüchtigen Blick auf die folgenden Zahlen ersichtlich, welche dem Fregattenkapitän v. Spetzler als die Hauptzahlen in den Ausfuhren des Jahres 1884 angegeben wurden:

| | |
|---|---|
| Manila-Hanf ........... | 7,446.000 $ |
| Zucker ............. | 6,883.000 „ |
| Kaffee ............... | 1,335.000 „ |
| Cigarren ............. | 1,300.000 „ |
| Tabak in Blättern ...... | 1,814.000 „ |

Die allgemeine Abnahme der Zuckerpreise musste demnach von eingreifenden, ungünstigen Folgen auf die Handelsverhältnisse der Philippinen gewesen sein. Die Zustände, welche sich hieraus entwickelten, haben sich in ihrer allgemeinen Gestaltung während des Zeitraumes, der zwischen dem Besuche der Philippinen durch NAUTILUS und durch AURORA verfloss, nicht zum Besseren gewendet.

Es ist demnach auch ein wenig erfreuliches Bild, welches sich aus den Informationen zusammensetzt, die man an Ort und Stelle dem Linienschiffskapitän Müller über die Handelsverhältnisse auf den Philippinen, speciell aber in Manila, zu geben fand; ein Bild des Verfalles, welches sich in dem folgenden, von dem genannten Schiffscommandanten im November des Jahres 1887 erstatteten Berichte wiederspiegelt.

Es heißt dort:

„Der bis vor wenigen Jahren in Manila concentrirte Handel der Philippinen wird durch das verhältnismäßig ziemlich rasche Emporblühen der Handelsplätze Ilo-Ilo und Cebu decentralisirt, was für Manila von umso nachtheiligerer Wirkung ist, als nebst der notorischen Misswirtschaft auf den Philippinen die beständigen resultatlosen und mit fabelhaftem Geldaufwande geführten Kriege mit den nur dem Namen nach unterworfenen Völkerschaften im Innern der verschiedenen Inseln, besonders aber auf Mindanao und den Sulu-Inseln, eine fortwährende Steigerung der directen Steuern, Zollabgaben u. s. w. bedingen.

„Der Volkswohlstand wie der Handel befinden sich infolge dieser Verhältnisse in trostlosem Rückgange; und nahezu alle Maßnahmen der Regierung zur Hebung der Einkünfte erwiesen sich als ganz verfehlt. Ein sprechender Beweis hiefür sind die Aufhebung des Tabakmonopols, welche einen Rückgang im Tabakbau und eine vollständige Discreditirung des Manila-Tabakes zur Folge hatte, sowie die im Jahre 1887 und dem vorhergehenden Jahre stattgehabten zahlreichen Liquidirungen und Zahlungseinstellungen von beinahe allen großen Handelsfirmen.

„Nach den statistischen Angaben über die Handelsbewegungen, die infolge der strengen, beinahe ängstlichen Zollmanipulation als ganz verlässlich angesehen werden können, sind die Handelsbeziehungen unserer Monarchie zu den Philippinen gänzlich unbedeutende; angesichts der traurigen Geschäftslage, welche aber auf den Philippinen herrscht, ist diese geringe Betheiligung unserer Kaufleute nichts weniger als zu bedauern.

„Der commerzielle Niedergang, dessen Hauptursachen schon früher angedeutet wurden, datirt von dem rapiden Fallen der Zuckerpreise und nahm immer größere Dimensionen an. Die solidesten, seit 40—60 Jahren etablirten Firmen, sowohl in der Export- als in der Importbranche, wurden hievon erschüttert, fallirten oder liquidirten, doch mit bedeutenden Verlusten

für die Gläubiger. Man kann beinahe sagen, dass jedes Haus befriedigt ist, wenn es nur ohne Verluste arbeiten kann — von einem Verdienste ist schon seit längerer Zeit in Manila nicht mehr die Rede.«

»Am ärgsten liegt das Importgeschäft darnieder; der Vertrieb des Importes liegt ausschließlich in den Händen der chinesischen Kleinhändler, welche der Reihe nach, und zwar meist in fraudulöser Weise, falliren.

»Bei der langwierigen, complicirten und sehr kostspieligen Handelsgerichtsbarkeit, welche auf den Philippinen besteht, zieht es der importirende Großhändler gegenüber dem falliten chinesischen Kleinhändler vor, wenn der letztere sich zahlungsunfähig erklärt, ihn doch noch künstlich zu halten, ihm neue Warenvorschüsse zu geben, und es ist der Importeur bei der allmonatlich stattfindenden Regulirung der Barzahlungen befriedigt, wenn er nebst Escomptirung der neuen laufenden Wechsel von der alten Schuld 1—1·5 % als Abschlagszahlung von seinem chinesischen Committenten erhalten kann.

»Es ist für die Verhältnisse des Handels in Manila gewiss sehr bezeichnend, dass ein gewiegter, mit diesen Verhältnissen völlig vertrauter Kaufmann die Versicherung geben konnte, dass die gesammten Warenvorräthe bei den Detailhändlern, bei einem Gesammtwerte der in allen Detailhandlungen zusammengenommen vorräthigen Waren von höchstens 3,000.000 $, mindestens mit einer Schuldensumme von 8,000.000 $ belastet sein mögen.« —

Wir finden den traurigen Gesammteindruck, welcher aus diesem Berichte des Commandanten der AURORA hervorgeht, vollkommen bestätigt, wenn wir uns in den Darstellungen der Verhältnisse im Zeitraume bis zum Jahre 1887 etwas umsehen, die in amtlicher Weise von Beobachtern abgegeben worden sind, welche, dauernd an Ort und Stelle lebend, vollkommen imstande waren, maßgebende Urtheile zu fällen.

So finden wir, dass der englische Consul Gollan, über das Jahr 1885 berichtend, eine Besserung der Productenpreise bei einer im allgemeinen befriedigenden Ernte constatirt, und demnach ein günstiges Prognostikon für das Jahr 1886 stellt; im Berichte über dieses letzterwähnte Jahr, 1886, wird aber unverblümt zugestanden, dass die Fortdauer der ungünstigen Verhältnisse des Zuckermarktes auf den Philippinen vielfach die Frage angeregt habe, ob man nicht den Zuckerrohrbau aufgeben und zu anderen Culturzweigen übergehen sollte. (*The continued depression in regard to sugar in the consuming markets, caused prices steadily to decline throughout the year (1886) and it is said that many planters are seriously contemplating the necessity of giving up the cultivation of the cane, and of turning their attention to coffee, maize, tobacco etc. .... On the whole, the present position and future prospects here of the sugar trade are far from encouraging.*) Nebstbei constatirt der Consularbericht, dass im Jahre 1886 vielfache Verwüstungen durch Heuschreckenschwärme, namentlich auf den Zuckerrohrplantagen, stattgefunden hatten. Gleiches wurde über Ilo-Ilo berichtet, wo die für Zucker erzielten Preise kaum die Kosten der Production deckten, so dass, wie Vice-Consul Shelmerdine schrieb: »*planters were getting into very straitened circumstances*«; nicht viel anders scheinen die Sachen in Cebu gestanden zu sein, obgleich Vice-Consul Cadell von dort berichtete, dass zwar der allgemeine Ausfall im Export auf die geringen Zuckerverkäufe zurückzuführen sei, aber ein guter Theil dieses Productes zurückgehalten wurde, um bessere Preise zu erwarten. Im folgenden Jahre — 1887 — besserten sich, denselben verlässlichen Quellen zufolge, die Verhältnisse keineswegs; doch hoffte man

einige Besserung von der Preiszunahme für Zucker in Europa und Amerika und besonders von der wohlthätigen Maßregel, zu welcher die Colonial-Regierung sich gedrängt gesehen hatte, nämlich der Aufhebung der Exportsteuer auf Zucker sammt dessen Nebenproducten — Rum und Melasse. Im englischen Consularberichte vom 31. Jänner 1888 heißt es: „*The trade of the Philipines for the past year — 1887 — has been far from satisfactory. The depression in sugar seemed to increase in intensity in the early part of the year; and, ever since 1884, so much money has been lost by speculation in this article, that the courage and confidence of merchants have been severely tried. The failure for a very large amount in march, of the oldest, and one of the most highly respected firms in the Philipines — american — was a marked indication of how disastrous the business in sugar had been for the exporter; and, later in the year, the absconding (leaving heavy liabilities behind him) of a Chinaman, in a large way of business as a* „*middleman*“ *between producer and shipper, was another blow which a languishing industry was ill-calculated to stand. At the time I write, however matters look brighter, prices in Europe and the United States are advancing and becoming firm, and the export duty on sugar, molasses and rum has been removed; and it is hoped that, starting thus, 1888 may in some measure recoup the losses of past years.*“

Die officielle Statistik arbeitet langsam auf den Philippinen, und der Verfasser des Berichtes, dem wir die eben angezogenen Stellen entnommen haben, war zu Beginn des Jahres 1888 noch keineswegs in der Lage, sich mit seinem Urtheile auf amtlich erhärtete Zahlen stützen zu können; aber er bemerkt, dass nach den sicheren Informationen, welche er von den vertrauenswürdigsten Kaufleuten Manilas erhalten konnte, das Jahr 1887 in jeder Richtung, auch was den Import anbetrifft, ein ungünstiges gewesen sei. Sehr zahlreiche Insolvenzen von chinesischen Detailhändlern kamen vor, und es müssen — nach dem, was auch im Berichte des Linienschiffskapitäns Müller über das Verhältnis dieser Classe von Kaufleuten gegen die Großhändler bemerkt worden ist — diese Fallimente für den Großhandel von Manila sehr folgenschwer gewesen sein. Dazu kam noch ein schwankender Geldcours; der mexicanische Dollar erreichte im Jahre 1887 auf den Philippinen einen um sechs englische Pence höheren Courswert, als er in Hongkong besitzt; Maßregeln der Colonialregierung, durch welche man diesem Wertunterschiede, oder eigentlich seiner ungünstigen Rückwirkung auf die gesetzliche, obwohl durchaus nicht überwiegend vorkommende Münze — den *Peso duro* — entgegenarbeiten wollte, erwiesen sich als unzureichend, und diese Maßregeln wurden außerdem von der öffentlichen Meinung Manilas als unzweckmäßig angesehen, und dementsprechend wurde für ihre Aufhebung gekämpft; die Möglichkeit, dass die Regierung hierin nachgeben werde, und dadurch ein plötzlicher Courssturz eintreten möge, welcher die Verhältnisse des Geldwertes fühlbar abändern mochte, die bei Abschluss von Geschäften auf Zeit die Basis abgegeben hatten, all dies bildete eine neue Quelle von Besorgnissen und Gefahren für die ohnehin nicht auf Rosen gebettete Handelswelt der Philippinen [1]).

---

[1]) „*Indeed, the financial state of the Philipines and the abnormal condition of the currency and the coinage are becoming so serious, that they are said to be occupying the careful consideration of the autorities at Manila, as well as at Madrid. But no one yet knows what the outcome will be. Meanwhile, exchange is boistered up at a fictitious rate. The Mexican Dollar — which is the coin principally current*

Ebenfalls recht ungünstig lauteten die Rapporte über Ilo-Ilo für das Jahr 1887; die Zuckerernte war durch besonders nasse Witterung ungünstig beeinflusst worden, und man sah für das Jahr 1888 noch weiterer ungünstiger Gestaltung der Verhältnisse entgegen. Auch der Reis war dort missrathen, 27.000 *t* dieses Hauptnahrungsmittels mussten zugeführt werden, *»a heavy drain on an already impoverished province«*. — Cebu hatte auch unter ungünstigen Wettereinflüssen zu leiden, und wenn hier dennoch die Ernte so ziemlich das normale Durchschnittsmaß erreichte, so war hingegen ein verheerender Typhon (25. November) über die Insel hinweggegangen, welcher nicht nur vielfache Beschädigungen an Gebäuden u. s. w. anrichtete, sondern auch die Zuckerrohrpflanzungen arg mitnahm, so dass die Aussichten für das Jahr 1888 besonders trübe waren. —

In ähnlicher Weise, wie wir hier getrachtet haben, durch Benützung der englischen Consularberichte über die Philippinen während der Jahre 1885, 1886 und 1887 in präciser Weise die zutreffenden Urtheile zu beleuchten und zu ergänzen, welche die Commandanten des NAUTILUS und der AURORA nach kurzem Aufenthalte in philippinischen Häfen, in mehr generalisirender Art, nach den erhaltenen Aufschlüssen zum Ausdruck gebracht haben, ebenso wollen wir uns gestatten, aus den erwähnten Consularberichten noch die nachstehenden orientirenden statistischen Daten zu schöpfen, welche auf den amtlichen Veröffentlichungen der Colonialregierung basiren — Veröffentlichungen, welche stets nach mehr als einem Jahre nach Ablauf der Zeitperiode erscheinen, auf welche sie sich beziehen. Der schwankenden Courswerte der currenten Handelsmünze wegen, gaben die englischen Consularberichte die Handelswerte auf den unveränderlicheren englischen Münzwert reducirt an, und wir glauben bei diesem bleiben zu sollen, statt die Werte jeden Jahres nach einem für das betreffende Jahr annehmbaren mittleren Courswerte wieder in *Pesos* zurück umzurechnen. Es erscheint uns dies umso zulässiger, als es sich für unsere Leser mehr um den Gang der Werte, um ihre Veränderung von Jahr zu Jahr, als um

---

*here although its further introduction is now stopped — is worth, in Manila, about 3 sh. 7 d.; whereas, the value of the same coin in Hongkong — where it is also current — is only about 3 sh. 1 d.; and this wide discrepancy leads, as a natural consequence, to the fraudulent introduction on a large scale of the prohibited coin. This, it will be observed, constitutes a very precarious state of things; for — if at any moment the authorities deem it advisable to remove the prohibition as to the introduction of the Mexican Dollar — and such a measure is openly advocated by some of the most influential newspapers — the consequence would almost inevitably be a sudden drop in exchange, which to importers — many of whom have large outstandings for goods sold when a higher rate of exchange formed the basis of theirs calculations — might prove little short of disastrous.«* Seit Obiges geschrieben wurde, ist auch der Rapport in die Öffentlichkeit gelangt, welchen der k. u. k. Consul zu Manila, Herr Werner Wegelin, über die Handelsverhältnisse der Philippinen im Laufe des Jahres 1887 erstattet hat. (Jahresbericht der k. u. k. Consularbehörden, 1889, III. Heft.) Auch in diesem Berichte werden die starke Entwertung des Zuckers und die Valuta-Schwankungen als Quellen der ungünstigen Resultate des genannten Jahres bezeichnet. »Die Philippinen haben im Jahre 1887 eine schwere commerzielle Krise durchgemacht, einestheils infolge der starken Entwertung des Hauptausfuhr-Artikels Zucker, anderntheils durch die starken Coursschwankungen, welche die Ausfuhr und schließliche Entblößung des Landes von Golddollars und den großartigen Schmuggel von mexicanischen Dollars hervorrief. Diese Umstände führten schließlich den Dollar von seinem früheren legalen Werte auf denjenigen seines bloßen Silbergehaltes zurück, wodurch dem Handel ungeheure Verluste beigebracht wurden. Das Gesammtresultat der Einfuhr war demnach ein äußerst ungünstiges« u. s. w.

ihre absolute Höhe handelt, und deshalb die angewendete Rechnnngseinheit von geringerem Belange ist.

Wir geben demnach zunächst die nach Ländergruppen geordneten Übersichten der Werte der Ansfuhren von, nnd Einfuhren nach deu Philippinen, in den drei Jahren 1884, 1885 und 1886.

Ansfuhrswerte in Pfd. Sterling.

| Nach | 1884 | 1885 | 1886 |
|---|---|---|---|
| Großbritannien und den britischen Colonien ................ | 2,000.000 | 1,986.000 | 1,685.000 |
| Spanien...................... | 800.000 | 676.000 | 1,234.000 |
| Vereinigte Staaten von Nordamerika | 1,570.000 | 1,885.000 | 1,527.000 |
| Frankreich u. französischen Colonien | 20.000 | 24.500 | 136.000 |
| Dentschland .................. | 200 | 180 | 110 |
| China ...................... | 7.000 | 12.440 | 12.000 |
| Belgien ...................... | — | 12.375 | |
| Österreich .................... | — | — | 13.890 |
| Anderen Ländern .............. | 98.200 | 8.505 | |
| Im ganzen ............ | 4,495.400 | 4,605.000 | 4,608.000 |

Nach derselben Art wollen wir nnn die analogen Einfuhrswerte übersichtlich machen, wie folgt:

Einfuhrswerte in Pfd. Sterling.

| Aus | 1884 | 1885 | 1886 |
|---|---|---|---|
| Großbritannien und den britischen Colonien................ | 2,600.000 | 2,626.000 | 2,255.500 |
| Spanien...................... | 200.000 | 329.000 | 326.000 |
| Vereinigten Staaten von Nordamerika | 90.000 | 29.000 | 97.500 |
| Frankreich u. französischen Colonien | 450.000 | 192.000 | 265.000 |
| Deutschland .................. | 280.000 | 238.000 | 265.000 |
| China ...................... | 140.000 | 91.000 | 102.000 |
| Belgien ...................... | 90.000 | 11.625 | |
| Österreich .................... | 80.000 | 12.265 | 283.400 |
| Anderen Ländern .............. | 76.000 | 71.110 | |
| Im ganzen ........... | 4,006.000 | 3,600.000 | 3,596.400 |

Wenn wir nnn von diesen Gesammtwerten auf die einzelnen Artikel des Handels übergehen, so finden wir bezüglich der Mengen und der Werte der wichtigsten dieser Artikel in ebendenselben drei Jahren das folgende Verhältnis, und zwar:

### a) Vornehmlichste Artikel der Ausfuhren.

1. Manilahanf.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 51,085.027 *kg* | im | Werte | von | 1,441.000 £ |
| " " | 1885 | 53,330.554 | " | " | " | 1,244.000 " |
| " " | 1886 | 48,540.154 | " | " | " | 994.560 " |

Die vier Qualitäten, in welchen der Manila-Hanf in den Handel kommt, *Good fair current*, *Second*, *Brown* und *Quilot*, erreichten (1884) Preise von 25 £ 24 £ 5 sh., 23 £ 10 sh., 28 £ 6 sh. 4 d. per Tonne frei an Bord in Manila. Der Production des Manila-Hanfes wird der Vorwurf gemacht, dass sie den Boden zu sehr aussauge; diese Erfahrung soll namentlich in Albay gemacht worden sein, wo die Gewinnung des *Abacá* ihren Hauptsitz hat.

2. Zucker.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im Jahre | 1884 | 122,128.325 *kg* | im Werte von | 1,375.000 £ |
| | „ „ | 1885 | 204,222.480 „ | „ „ „ | 1,936.000 „ |
| | „ „ | 1886 | 184,939.549 „ | „ „ „ | 1,610.003 „ |

Mehr als zwei Drittheile der Ausfuhr in diesem Artikel geht nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Vom letzten Drittheile die Hälfte nach England, die andere nach verschiedenen Ländern. Nordamerika bezieht zum größten Theile raffinirte oder sogenannte trockene Ware (*dry sugar*), während die übrige Zuckerausfuhr der Philippinen in unraffinirtem Erzeugnisse (*wet* oder *unclayed sugar*) besteht.

Currente Preise (1885) der verschiedenen Sorten:

| | per Tonne frei an Bord. | |
|---|---|---|
| *Taal* | 9 £ | 10 sh. |
| *Superior Nr. 7* | 12 „ | — „ |
| *Extra Nr. 9* | 14 „ | — „ |
| *Cebu, unclayed* | 9 „ | — „ |
| „ *superior* | 11 „ | 10 „ |
| *Ilo-Ilo unclayed* | 9 „ | 15 „ |
| „ *assorted* | 13 „ | — „ |
| „ *Nr. 1* | 14 „ | — „ |

In den Zuckerdistricten von Luzon und Ilo-Ilo finden sich die größten Plantagen, während auf Cebu das Zuckerrohr auch auf kleineren, zerstreut liegenden Anwesen gebaut wird, deren Besitzer nur ausnahmsweise die Dienste von Mittelspersonen für den Verkauf ihrer Ernten in Anspruch nehmen. Meistens wird die Ernte „im Halme“ verkauft, d. i. bevor sie heimgebracht ist.

3. Kaffee.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ausgeführt: | Im Jahre | 1884 | 7,529.564 *kg* | im Werte von | 254.000 £ |
| | „ „ | 1885 | 5,467.830 „ | „ „ „ | 183.800 „ |
| | „ „ | 1886 | 7,156.383 „ | „ „ „ | 242.600 „ |

Bemerkenswert sind die sehr bedeutenden Schwankungen im Preise dieses Artikels. Im Jahre 1885 brachte eine ungewöhnlich reichliche, und durch die Gunst des Wetters früher als gewöhnlich (wegen des besseren Zustandes der Wege) auf den Markt gebrachte Ernte einen Preisrückgang von 12 £ per Tonne; es ergaben sich die Preise für

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Batangas | mit | 35 £ | 10 sh. | — d. | per Tonne |
| Indian | „ | 35 „ | 10 „ | — „ | „ „ |
| Cebu | „ | 37 „ | — „ | — „ | „ „ |
| Zamboanga | „ | 37 „ | — „ | — „ | „ „ |
| „ ungepackt | „ | 32 „ | 5 „ | 8 „ | „ „ |

Im Laufe des folgenden Jahres (1886) stieg der Preis von seinem Durchschnittswerte von 37 £ im Jänner auf nahezu den doppelten Betrag im December, und erhielt sich auf 74 £ im Jahre 1887. Consul Gollan erwartete von diesen erzielten guten Preisen einen bemerkenswerten Aufschwung in der Kaffeecultur der Philippinen.

4. Cigarren.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 800.093 *kg* im Werte von | 252.000 £ |
| „ „ | 1885 | 972.975 „ „ „ „ | 226.000 „ |
| „ „ | 1886 | 816.448 „ „ „ „ | 287.000 „ |

5. Tabak in Blättern.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ausgeführt: Im Jahre | 1884 | 1,246.470 *kg* im Werte von | 110.000 „ |
| „ „ | 1885 | 5,831.379 „ „ „ „ | 290.000 „ |
| „ „ | 1886 | 5,099.218 „ „ „ „ | 174.000 „ |

Angaben über mittlere Preise dieser Erzeugnisse fehlen; im Roherzeugnisse müssen dieselben sehr schwankend sein, wie aus den angegebenen Gesammtwerten im Verhältnisse zu den Mengen hervorgeht. Ilo-Ilo und Cebu beginnen im bescheidenen Maßstabe Tabak zu produciren, welcher nach Manila auf den Markt kommt, und nur mit dortigen besseren Sorten gemischt zur Cigarrenfabrication verwendet wird.

### b) Vornehmlichste Gegenstände der Einfuhren.

1. Baumwollenzeuge.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eingeführt: Im Jahre | 1884 | 3,431.503 *kg* im Werte von | 1,130.000 £ |
| „ „ | 1885 | 3,759.398 „ „ „ „ | 1,177.455 „ |
| „ „ | 1886 | 3,884.893 „ „ „ „ | 1,040.000 „ |

2. Baumwollengarne.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eingeführt: Im Jahre | 1884 | 654.487 *kg* im Werte von | 130.000 £ |
| „ „ | 1885 | 1,042.315 „ „ „ „ | 195.000 „ |
| „ „ | 1886 | 746.311 „ „ „ „ | 134.000 „ |

3. Leinenwaren.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eingeführt: Im Jahre | 1884 | 317.867 *kg* im Werte von | 76.000 £ |
| „ „ | 1885 | 230.226 „ „ „ „ | 73.325 „ |
| „ „ | 1886 | 278.403 „ „ „ „ | 89.000 „ |

4. Wollwaren.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eingeführt: Im Jahre | 1884 | 127.454 *kg* im Werte von | 90.000 £ |
| „ „ | 1885 | 80.138 „ „ „ „ | 48.000 „ |
| „ „ | 1886 | 73.650 „ „ „ „ | 43.000 „ |

5. Seide.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Eingeführt: Im Jahre | 1884 | 23.024 *kg* im Werte von | 90.000 £ |
| „ „ | 1885 | 19.667 „ „ „ „ | 110.500 „ |
| „ „ | 1886 | 13.781 „ „ „ „ | 51.000 „ |

6. Reis.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | 108,341.626 *kg* | im | Werte | von | 650.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 42,440.640 „ | „ | „ | „ | 278.250 „ |
| | „ | „ | 1886 [1]) | 11,798.722 „ | „ | „ | „ | 450.000 „ |

7. Mehl.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | 6,408.599 *kg* | im | Werte | von | 138.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 5,147.366 „ | „ | „ | „ | 104.250 „ |
| | „ | „ | 1886 | 5,082.649 „ | „ | „ | „ | 82.500 „ |

8. Geistige Getränke (Spirituosen).

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 135.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 70.000 „ |
| | „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 58.000 „ |

9. Gewöhnliche Weine.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 65.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 194.000 „ |
| | „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 157.000 „ |

10. Steinkohle.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | 43,293.331 *kg* | im | Werte | von | 55.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 27,625.801 „ | „ | „ | „ | 33.225 „ |
| | „ | „ | 1886 | 24,159.913 „ | „ | „ | „ | 36.500 „ |

11. Möbel.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | für | den | Wert | von | 106.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 67.500 „ |
| | „ | „ | 1886 | „ | „ | „ | „ | 140.000 „ |

12. Eisen- und Metallwaren.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | 5,153.821 *kg* | im | Werte | von | 93.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 2,837.171 „ | „ | „ | „ | 48.000 „ |
| | „ | „ | 1886 | 4,075.284 „ | „ | „ | „ | 66.000 „ |

13. Conservirte Lebensmittel.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | 1,233.417 *kg* | im | Werte | von | 100.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 1,000.000 „ | „ | „ | „ | 93.750 „ |
| | „ | „ | 1886 | 441.914 „ | „ | „ | „ | 55.500 „ |

14. Zündwaren (*Lucifer matches*).

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im | Jahre | 1884 | 452.836 *kg* | im | Werte | von | 45.000 £ |
| | „ | „ | 1885 | 342.797 „ | „ | „ | „ | 32.000 „ |
| | „ | „ | 1886 | 526.171 „ | „ | „ | „ | 47.300 „ |

[1]) Hier dürfte wohl die Menge oder der Wert irrthümlich angegeben sein.

15. Hüte und Kappen.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im Jahre | 1884 | für den | Wert | von | 54.000 | £ |
| | „ „ | 1884 | „ „ | „ | „ | 46.000 | „ |
| | „ „ | 1886 | „ „ | „ | „ | 51.000 | „ |

16. Druckpapier.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im Jahre | 1884 | 793.162 *kg* | im Werte | von | 61.000 | £ |
| | „ „ | 1885 | 730.269 „ | „ „ | „ | 55.000 | „ |
| | „ „ | 1886 | 734.551 „ | „ „ | „ | 53.000 | „ |

17. Chemikalien, Droguen, Arzneien.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eingeführt: | Im Jahre | 1884 | für den | Wert | von | 116.000 | £ |
| | „ „ | 1885 | „ „ | „ | „ | 88.000 | „ |
| | „ „ | 1886 | „ „ | „ | „ | 53.500 | „ |

18. *Kerosine* (Petroleum).

Eingeführt: Im Jahre 1884 3,326.190 *kg* im Werte von 73.000 £
1885 und 1886 ?

19. Bier.

Eingeführt im Jahre 1884 für den Wert von 30.000 £. Für die Jahre 1885 und 1886 ist der Einfuhrswert dieses Artikels, sowie der *Kerosine*, nicht eigens angegeben, sondern mit den übrigen Artikeln von geringerer Bedeutung in eine gemeinsame Rubrik, „Andere Artikel“, subsummirt, deren Wertsumme ohne Bedeutung ist, da sie lediglich den Rest auf die Gesammteinfuhrswerte der Jahre 1884, 1885 und 1886 (4,006.000, 3,600.000 und 3,597.000 £) darstellt, ohne dass die Artikel, aus denen diese Rubrik sich zusammensetzt, specificirt, oder auch nur genannt wären. —

Unser eigener überseeischer Handel hat bisher nur geringe Beziehungen zu den Philippinen. Im allgemeinen mag wohl die vom Linienschiffskapitän Müller gemachte Bemerkung ihre volle Richtigkeit haben, dass angesichts der sehr unglücklichen Handelsverhältnisse, welche dort durch die Zuckerkrise eingetreten sind, es eher ein Vortheil als ein Nachtheil für die Monarchie ist, dass ihr Handel und ihre Industrie auf den Philippinen bisher nur sehr geringe Interessen haben. Aber eine Besserung und Consolidirung der Verhältnisse ist durchaus nicht ausgeschlossen, besonders wenn sich der naturgemäße Process stetig weiter vollzieht, dass an Stelle des entwerteten Productes — des Zuckers — andere, bessere Producte gezogen werden, wozu ja gerade die Philippinen, ähnlich wie Cuba, mit ihrem vorzüglichen Tabake und mit dem Kaffee am ehesten in der Lage wären. Der Gang der Dinge im spanischen Mutterlande ist zumal auch ein solcher, dass man mit aller Bestimmtheit erwarten kann, es werde alles, was der Entwicklung der natürlichen Reichthümer der Philippinen noch aus engherziger, alter Zeit im Wege steht, bald entsprechenden Reformen weichen müssen, und so bleiben die Philippinen gewiss ein Feld der Thätigkeit für unseren Handel und des Absatzes für die Producte unserer Industrie, welches mindestens wert ist, im Auge behalten zu werden. Deshalb sind auch die Angaben, welche die beiden mehr-

genannten Schiffscommandanten über die Betheiligung unserer Monarchie an dem Einfuhrshandel nach den Philippinen, gelegentlich des Aufenthaltes mit ihren Schiffen zu Manila, zu erhalten vermochten, von genügendem Interesse, um hier in vollem Inhalte wiedergegeben werden zu können. Fregattenkapitän v. Spetzler konnte (1885) zwar noch keine Daten über die Einfuhr österreichischer oder ungarischer Provenienz nach den Philippinen für das Jahr 1884 erhalten, aber man meinte, dass sich diese Einfuhren ziemlich genau in den Grenzen jener des Jahres 1883 halten dürften; über diese letzteren gab man ihm die folgenden Details:

Es wurden aus unserer Monarchie eingeführt:

| | |
|---|---|
| Gebogene Möbel | für 15.000 $ |
| Dreher'sche Biere | „ 12.000 „ |
| Seidenwaren | „ 30.000 „ |
| Schuhwaren | „ 10.000 „ |
| Glaswaren und Lampen | „ 5.000 „ |
| Papier- und Cigarettenspitzen | „ 2.000 „ |
| Mineralwässer | „ 500 „ |

Als neue Importartikel nannte man dem Fregattenkapitän v. Spetzler Wollhüte, von welchen um 2000 $ eingeführt worden waren; die eingeholten Erkundigungen ergaben übrigens das erfreuliche Resultat, dass man allseitig mit den Artikeln unserer heimischen Provenienz in jeder Richtung vollkommen zufriedengestellt war. Wie wir übrigens aus den weiter oben angeführten Daten entnehmen können, hat die Einfuhr unserer Industrieartikel im Jahre 1884 jene im Jahre 1883, deren specificirte Werte hier eben angeführt worden sind, bedeutend an Gesammtwert übertroffen.

Linienschiffskapitän Müller, dessen Bericht aus dem November des Jahres 1887 stammt, also mehr als zwei Jahre nach jenem des Fregattenkapitäns v. Spetzler erstattet wurde, sagt über die Provenienz der wichtigsten Einfuhrsartikel der Philippinen mit besonderer Berücksichtigung unserer heimischen Industrie das Folgende:

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Einfuhren kommen aus England; es sind dies *Gray und White Shirtings*, gedruckte Stoffe (*Prints*), *Drills*, Garne, sodann Buntwaren; letztere aus der Schweiz; Wollene Stoffe, Strumpfwaren aus Deutschland. In den Stapelartikeln wie *White* und *Gray Shirtings*, *Cambrics*, *Drills* u. s. w. kann eine andere Industrie die Concurrenz mit der englischen nicht wohl aufnehmen.

Papier. Seit der Aufhebung des Tabakmonopols wird in Cigarettenpapier aus Österreich — Büchelchen — ein flottes und regelmäßiges Geschäft unterhalten. *Fancy*-Papier und das Fiumaner Papier kommen wenig in Betracht.

Spirituosen. Die einzigen aus Österreich eingeführten Artikel dieser Art dürften wohl die dalmatinischen *Maraschinos* sein.

Weine. Der Bedarf an Weinen wird größtentheils durch die billigen spanischen Sorten und durch französische Weine gedeckt. Mit österreichischen Weinen wurden allerdings einige Versuche in kleinem Maßstabe gemacht, aber diese Weine fanden keinen ermunternden Anklang. Schaumweine haben einen zu minimalen Absatz, als dass ein Versuch sich lohnen sollte.

Bier. Drehers bessere Qualitäten nahmen und nehmen den ersten Rang am Platze ein. In letzter Zeit begann aber auch bayerisches Gebräu Boden zu gewinnen.

Mineralwässer. Hunyadi, und ähnliches, findet man wohl in den größeren Apotheken; für den Großhandel dürfte aber dieser Artikel kaum in irgend einer nennenswerten Weise in Betracht zu ziehen sein.

Mehl. Trotz anerkannt guter Qualität können unsere Mehle auf den Philippinen doch gegen die californischen Mehle nicht aufkommen; es sind zwar einige Posten österreichischer oder ungarischer Mehle an Mann gebracht worden, um als bessernde Mischung zu den californischen Mehlen Verwendung zu finden, aber der Verkauf hat mit Verlusten stattfinden müssen.

Zündhölzchen. Der Consum hält sich ausschließlich an die schwedischen.

Stearinkerzen. Diese werden zumeist aus Belgien (mit Apollo-Marke) bezogen; die besseren österreichischen Qualitäten, zumal solche für kirchliche Zwecke, sind — wie der kaufmännische Ausdruck lautet — nicht auf Preis zu bringen, d. h. sie sind zu theuer, um an Mann gebracht werden zu können.

Glaswaren. Es kann mit aller Sicherheit behauptet werden, dass unsere böhmische Glasindustrie in ganz namhafter Weise durch ihre Erzeugnisse auf den Philippinen vertreten ist; da aber die Einfuhr dieses Artikels ausnahmslos über Deutschland stattfindet, so ist die Höhe der betreffenden österreichischen Quote nicht festzustellen, denn auch hier erscheint die Provenienz der Waren immer nach dem Hafen classificirt, in welchem sie verladen wurden. Glasperlen haben an Consum eingebüßt, und werden nur selten und in kleinen Partien an Mann gebracht.

Steingutwaren und Porzellan. Die besseren österreichischen Artikel kommen hier wenig in Frage; die billigeren englischen und theilweise belgischen Fabrikate haben den Vorzug.

Möbel werden regelmäßig angebracht. Die Fabrikate von Fischel und Thonet haben den Vorzug, sie sind in erster Linie gesucht. Der Absatz dieser Fabrikate ist in stetiger erfreulicher Zunahme begriffen.

Parfumerien. Der Bedarf an besseren Artikeln wird durch directe Bestellungen seitens der Detailgeschäfte, Apotheken u. dgl. gedeckt; die geringen Quantitäten, die hier in Betracht kommen, sind für den Großhandel ohne Belang.

Knopfindustrie. Ordinäre Beinknöpfe, Perlmutterknöpfe und Garnituren (Metall) kommen für den Handel auf den Philippinen in erster Linie in Betracht. Für feinere Beinknöpfe ist hier kein Absatz. —

Statistische Daten über den Antheil unserer Monarchie an der Einfuhr in den Philippinen im Jahre 1886 hat Linienschiffskapitän Müller nicht zu erhalten vermocht, da die betreffenden Ausweise der Zollämtar noch nicht abgeschlossen oder veröffentlicht waren. Wir müssen dieses umsomehr bedauern, als die englischen Consularberichte über die philippinische Handelsstatistik, die wir im früheren benützten (pag. 763 ff.), gerade im Jahre 1886 unsere Monarchie nicht separat anführen, sondern sie in die Gesammtrubrik der »übrigen Länder« einreihen; hingegen sind wir imstande, die Werte für die

Einfubr ans nnseror Monarchie nach den Pbilippinen für das Jahr 1887 hier beizufügen, wie diese in dem schon früher einmal erwähnten Bericbte des k. u. k. Consuls in Manila für das genannte Jabr angegeben sind. Diesem Berichte znfolge wnrden im Jabre 1887 eingeführt: Bier für 17.428 $; Conserven für 181 $; Mebl für 1283 $; Möbel aus gebogenem Holze für 3103 $; Papier für 26.829 $; Wein für 1188 $; Parfnmerien für 35 $; Baumwollwaren für 111 $; Wollenwaren für 380 $; Glas nnd Steingut für 5896 $. Auch hier wird ausdrücklich die Bemerkung gemacht: »Da ein großer Theil unserer Landesprodncte über Hamburg und England znr Verschiffung gelangt, nnd bei der Verzollung in den meisten Fällen als von diesen Punkten stammend angeführt werden, so lässt sich eine, wenn auch nur annähernd genane Anfstellnng der Stärke unseres wirklichen Handels mit den Philippinen nicht geben; derselbe dürfte wesentlich mehr als die oben gegebenen Ziffern betragen.« Als von directem Interesse für unseren Handel nach den Philippinen bezeichnet auch dieser Bericht in naber Übereinstimmnng mit dem Berichte des Linienschiffskapitäns Müller: baumwollene Beinkleiderstoffe; wollene und halbwollene Flanelle, weiß und bedrnckt; wollene nnd halbwollene Kleiderstoffe; Strümpfe; Schnhwaren; Knöpfe; Lampen; Seife; Glas; Steingut; Möbel; Bier; Qnincaillerien; Papier; Hüte; bedrnckte Tücher; Garne.

Eine directe Ausfuhr, von den Philippinen nacb Häfen unserer Monarchie, hat auch im Jahre 1887 nicht stattgefnnden.

Als die wichtigsten Importfirmen erwähnt Linienscbiffskapitän Müller die folgenden bedentenden Hänser, auf welcbe bei Anknüpfung von Verbindnngen zu reflectiren wäre: Her u. Co.; Hollldav; Wix u. Co.; Andrews u. Co.; Tillson Hermann n. Co.; Forbes Munn u. Co.; Findlay Richardson u. Co.; Huiszen u. Co.; Sprungli n. Co.; Germann u. Co.; Fressel u. Co.; Hollmann n. Co.; Klöpfer n. Co.; Smith Bell n. Co. —

Zu dem, was bisher über die Handelsthätigkeit auf den Pbilippinen gesagt worden ist, baben wir nur nocb als ergänzendes Corollar die Daten über die handelsthätige Schiffahrt beiznfügen.

Ganz ausführlicbe Daten, aus welcben auch die Provenienz der eingelaufenen, die Bestimmnng der ausgelaufenen Scbiffe nnd die Zahl der Bemannungen entnebmbar sind, stehen nns nur über das Jahr 1883 (nacb der vom Fregattenkapitän v. Spetzler eingesendeten *Guia official*) zu Gebote; für die Jahre 1884—1887 müssen wir uns mit summariscben Angaben begnügen. Obwobl die gleichen summariscben Angaben über das Jahr 1883 für unsere Zwecke vollanf genügen dürften, nehmen wir docb keinen Anstand, die uns verfügbar gewordenen Details wiederzugeben, weil sie eine gute Orientirung in vertheilender Hinsicht bieten, die auch für die anderen Häfen sich in ihren gegenseitigen Verhältnissen nicht wesentlich geändert haben dürfte.

## Eingelaufen im Jahre 1883.

| Herkunft der Schiffe | Beladene Schiffe | | | | | | Schiffe in Ballast | | | | | | Im ganzen | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | spanischer Flagge | | | fremder Flaggen | | | spanischer Flagge | | | fremder Flaggen | | | | | |
| | Schiffe | Tonnen-gehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnen-gehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnen-gehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnen-gehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnen-gehalt | Bemannung |
| **Europa.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spanien | 4 | 4.742 | 286 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 4.742 | 286 |
| England | 26 | 43.624 | 2240 | 13 | 13.198 | 303 | — | — | — | 1 | 666 | 14 | 40 | 57.488 | 2.557 |
| Frankreich | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Deutschland | — | — | — | 3 | 2.147 | 50 | — | — | — | — | — | — | 3 | 2.147 | 50 |
| Summe der aus europäischen Häfen angekommenen Schiffe | 30 | 48.366 | 2526 | 16 | 15.345 | 353 | — | — | — | 1 | 666 | 14 | 47 | 64.337 | 2.893 |
| **Asien und Oceanien.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spanische Besitzungen | 21 | 7.974 | 1089 | 4 | 4.015 | 69 | 14 | 8754 | 640 | 7 | 5.442 | 126 | 46 | 26.185 | 1.924 |
| Englische " | 41 | 15.102 | 1696 | 46 | 22.264 | 918 | 2 | 293 | 41 | 41 | 29.108 | 679 | 130 | 66.767 | 3.334 |
| Chinesische Häfen | 27 | 1.737 | 1267 | 67 | 29.070 | 2051 | — | — | — | 11 | 6.160 | 141 | 105 | 36.914 | 3.459 |
| Holländische Besitzungen | — | — | — | 4 | 4.854 | 115 | — | — | — | 13 | 5.697 | 84 | 17 | 10.551 | 199 |
| Französische " | 25 | 12.417 | 747 | 32 | 19.314 | 580 | — | — | — | — | — | — | 57 | 31.731 | 1.327 |
| Austialien | — | — | — | 4 | 6.796 | 62 | — | — | — | — | — | — | 4 | 6.796 | 62 |
| Japanische Häfen | — | — | — | 1 | 949 | 12 | — | — | — | 25 | 9.774 | 584 | 26 | 10.723 | 596 |
| Andere des Stillen Oceans | 1 | 273 | 17 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 273 | 17 |
| Summe der aus asiatischen und oceanischen Häfen eingelaufenen Schiffe | 115 | 37.503 | 4816 | 158 | 87.209 | 3807 | 16 | 9047 | 681 | 97 | 56.181 | 1614 | 386 | 189.940 | 10.918 |
| **Amerika.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vereinigte Staaten | — | — | — | 7 | 7.054 | 170 | — | — | — | — | — | — | 7 | 7.054 | 170 |
| Im ganzen | 145 | 85.869 | 7342 | 181 | 109.608 | 4330 | 16 | 9047 | 681 | 98 | 56.847 | 1628 | 440 | 261 371 | 13.981 |

## Ausgelaufen im Jahre 1883.

| Bestimmungsländer | Beladene Schiffe | | | | | | Schiffe in Ballast | | | | | | Im ganzen | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | spanischer Flagge | | | fremder Flaggen | | | spanischer Flagge | | | fremder Flaggen | | | | | |
| | Schiffe | Tonnengehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnengehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnengehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnengehalt | Bemannung | Schiffe | Tonnengehalt | Bemannung |
| **Europa.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spanien | 27 | 503.131 | 2173 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 27 | 503.131 | 2.173 |
| England | — | — | — | 49 | 27.331 | 876 | — | — | — | 4 | 4.272 | 97 | 53 | 31.603 | 97 |
| Frankreich | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Deutschland | — | — | — | 1 | 694 | 13 | — | — | — | — | — | — | 1 | 694 | 13 |
| Im ganzen nach Europa | 27 | 503.131 | 2173 | 50 | 28.025 | 889 | — | — | — | 4 | 4.272 | 97 | 81 | 535.428 | 3.153 |
| **Asien und Oceanien.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spanische Besitzungen | 4 | 5.147 | 282 | 3 | 4.118 | 130 | 2 | 1276 | 62 | 8 | 8.838 | 132 | 17 | 19.397 | 606 |
| Englische " | 70 | 35.089 | 2646 | 73 | 53.395 | 4162 | 8 | 2445 | 232 | 16 | 14.708 | 416 | 169 | 105.637 | 7.456 |
| Chinesische Häfen | — | — | — | 1 | 416 | 12 | — | — | — | 3 | 2.258 | 53 | 4 | 2.674 | 65 |
| Holländische Besitzungen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Französische " | 1 | 652 | 40 | 1 | 488 | 14 | — | — | — | 28 | 21.035 | 437 | 30 | 22.175 | 591 |
| Australien | — | — | — | 3 | 2.207 | 61 | — | — | — | — | — | — | 3 | 2.207 | 61 |
| Japanische Häfen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 5.830 | 223 | 7 | 5.830 | 223 |
| Andere pacifische Häfen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Im ganzen nach Asien und Oceanien | 75 | 40.888 | 2968 | 81 | 60.624 | 4379 | 10 | 3721 | 294 | 64 | 52669 | 1361 | 230 | 157.902 | 9.009 |
| **Amerika.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vereinigte Staaten | — | — | — | 108 | 74.953 | 3557 | — | — | — | 16 | 14.966 | 265 | 124 | 89.920 | 3.822 |
| **Im ganzen** | 102 | 544.019 | 5141 | 239 | 163.602 | 8825 | 10 | 3721 | 294 | 84 | 71.908 | 1723 | 435 | 783.250 | 15.983 |

Die Betrachtung dieser Zusammenstellnng zeigt uns vor allem, dass der Schiffahrtsverkehr der Philippinen mit dem Mutterlande ausschließlich durch Schiffe der spanischen Flagge vermittelt wird; nicht ein einziges Fahrzeng fremder Flagge finden wir unter jenen Schiffen, die nach Spanien ausgelanfen oder von dort in philippinischen Häfen eingelaufen sind, verzeichnet. Die Differenzialzölle, durch welche die auf nationalen Schiffen eingeführten oder ausgeführten Waren Begünstigungen genießen, mögen die Ursache dieser Erscheinung sein. Im Verkehre mit England, sowie in jenem mit den asiatischen oder oceanischen Besitznngen Spaniens, Englands n. s. w. theilt sich hingegen die spanische Flagge mit jenen anderer Länder (namentlich der englischen). Mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wohin, wie wir uns erinnern, ein starker Zuckerexport stattfindet, wird der Verkehr ausschließlich durch fremde Schiffe, wahrscheinlich nordamerikanische, vermittelt. Bezeichnend ist, dass ein Verkehr mit der Westküste von Central- und Südamerika gar nicht stattfindet. Endlich darf auch nicht unbemerkt bleiben, dass uns der aus dem Verhältnisse der Schiffsanzahl und der Tonnengehalte in den meisten Fällen resultirends Mittelwert der Schiffsgrößen darüber belehrt, dass wir es in den vorstehenden Zahlenwerten nur mit der Hochsee- und — wenn wir hier unseren heimischen Ausdruck anwenden dürfen — höchstens noch mit der großen Küstenschiffahrt, also jener zwischen den Philippinen und den ostasiatischen Gewässern zu thun haben, — die kleine Küstenschiffahrt aber, nämlich jene innerhalb des philippinischen Gebietes, hier nicht aufgenommen erscheint. Daranf weist die spanische Originaltabelle nur insoferne auch direct hin, als die Überschrift der Tabelle „*Movimento de navegacion clasificado*“ lautet. Wir heben dies auch aus dem Grunde hervor, weil die Daten, die wir nun im folgenden über die Schiffahrt in den Jahren 1884—1887 zu geben vermögen, ausschließlich solche über die dem auswärtigen Handel dienstbare Schiffahrt sind.

Die mehrfach erwähnten und von nns benützten englischen Consularberichte über diese Jahre geben diesfalls die folgenden Daten, und zwar:

**1884.**

| | Eingelaufen | | Ausgelaufen | |
|---|---|---|---|---|
| Flagge | Schiffe | Tonnen | Schiffe | Tonnen |
| Spanien | 140 | 105.920 | 138 | 105.944 |
| England | 173 | 126.397 | 155 | 110.897 |
| Deutschland | 55 | 42.147 | 53 | 42.880 |
| Vereinigte Staaten | 44 | 45.604 | 50 | 53.330 |
| Sonstige | 47 | 8.797 | 53 | 5.743 |
| Im ganzen | 459 | 328.855 | 449 | 318.794 |

**1885.**

| | Eingelaufen | | Ausgelaufen | |
|---|---|---|---|---|
| Flagge | Schiffe | Tonnen | Schiffe | Tonnen |
| Spanien | 112 | 69.563 | 110 | 68.390 |
| England | 134 | 99.066 | 132 | 114.296 |
| Vereinigte Staaten | 81 | 84.566 | 79 | 87.151 |
| Deutschland | 28 | 25.902 | 25 | 24.104 |
| Sonstige | 35 | 35.711 | 18 | 9.726 |
| Im ganzen | 300 | 314.808 | 364 | 303.667 |

### 1886.

| Flagge | Eingelaufen | | Ausgelaufen | |
|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnen | Schiffe | Tonnen |
| Spanien | 117 | 77.538 | 113 | 76.375 |
| England | 162 | 125.312 | 146 | 115.568 |
| Vereinigte Staaten. | 61 | 72.461 | 64 | 77.634 |
| Dentschland | 38 | 27.750 | 41 | 32.656 |
| Sonstige | 20 | 13.188 | 40 | 31.031 |
| Im ganzen | 398 | 316.249 | 404 | 333.264 |

**1887** (nach dem Berichte des k. u. k. Consuls).

| Flagge | Eingelaufen | |
|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnen |
| Spanien | 123 | 84.591 |
| England | 116 | 81.894 |
| Vereinigte Staaten | 30 | 31.064 |
| Deutschland | 34 | 25.615 |
| Frankreich | 18 | 11.464 |
| Norwegen | 3 | 2.558 |
| Italien | 1 | 647 |
| Siam | 1 | 470 |
| Im Transit oder unbeladen | 96 | 104.889 |
| Im ganzen | 422 | 343.192 |

Wenn man das Gesammtbild überblickt, welches sich aus den bisher nach gewissenhaften Berichten der k. und k. Schiffscommandanten und den sonstigen besten verfügbaren Quellen gegebenen Daten über die Philippinen zusammensetzt, so wird man allerdings den allgemeinen Eindruck nicht von sich weisen können, dass die von der Natur reich gesegnete Inselgruppe einer viel bedeutenderen Entwicklung ihrer Naturschätze und, damit Hand in Hand gehend, wohl auch einer höheren civilisatorischen und culturellen Thätigkeit ihrer Bewohnerschaft fähig wäre. Doch wäre es ungerecht, den stetigen, wenn auch nicht eben raschen Fortschritt verkennen zu wollen, welcher in den angedeuteten Richtungen auf den Philippinen platzgegriffen hat. Um diesen zu erkennen, soweit die Periode in Betracht kommt, während deren Berührungen zwischen den Missionsschiffen unserer Kriegsmarine und den Häfen des fernen Ostens überhaupt statthaben, brauchen wir nur einige der Hauptdaten finanzieller und commerzieller Natur aus der Gegenwart mit den analogen Daten aus der Zeit in Vergleich zu bringen, zu welcher Sr. Maj. Fregatte NOVARA auf ihrer berühmten Erdumsegelung den Hafen von Manila besuchte, ein Zeitraum, der gerade dreißig Jahre beträgt, wenn wir das letzte der Jahre in Betracht ziehen, für welches uns hier, wenigstens theilweise, genauere Daten zur Verfügung standen (1857—1887). Aus der Vergleichung dieser Daten wird man entnehmen, dass die letzten dreißig Jahre gewiss nicht vorübergegangen sind, ohne auf den Philippinen in vieler Beziehung zu wohlthätiger Entfaltung schlummernder Kräfte geführt zu haben; und das sehr strenge, wenn auch gewiss objective und den damaligen Verhältnissen nach gerechte Urtheil, welches Karl v. Scherzer im commerziell-

statistischen Theile des Novara-Werkes über die Philippinen fällte, dürfte heutzutage in seiner vollen Schärfe gewiss nicht mehr ganz zutreffend sein[1]).

Die staatlichen Einnahmen und Ausgaben werden im commerziell-statistischen Theile des Novara-Werkes für die drei Jahre 1860, 1861 und 1862 angegeben; sie betrugen

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1860 | Einnahmen | 10,368.645 $ | gegen | 12,266.608 $ | Ausgaben; |
| " " | 1861 | " | 10,181.431 " | " | 12,764.044 " | " |
| " " | 1862 | " | 10,156.867 " | " | 12,099.066 " | " |

Wir haben früher gesehen, dass das Budget im Jahre 1884/85 an Einnahmen 11,298.506 $ gegen 11,479.632 $ Ausgaben beträgt. Einer geringen Steigerung der Einnahmen um etwas mehr als eine Million Dollars steht also eine geringe Herabminderung der Ausgaben um etwas mehr als eine halbe Million Dollars gegenüber[2]); das unergiebige Besteuerungssystem ist nahezu unverändert geblieben, die Ausgaben aber sind trotz naturgemäß gestiegener Bedürfnisse restringirt worden. Zollermäßigungen haben die bedeutendere Steigerung der Einnahmen in directer Weise beeinträchtigt, indirect aber gewiss zu der bedeutenden Zunahme der Handelsbewegung beigetragen.

---

[1]) Im commerziell-statistischen Theile des Novara-Werkes, II. Bd., pag. 55 u. ff., wird die Besprechung der Productions- und Handelsverhältnisse auf den Philippinen mit den folgenden Schlussbemerkungen begleitet:

„Der Druck der Mönchsherrschaft, sowie einer despotischen weltlichen Regierung tritt sowohl im socialen und politischen Leben, als auch in den volkswirtschaftlichen Zuständen des Archipels zutage, und wirkt ebenso lähmend auf alle inneren Verbesserungen, als auf den Verkehr mit fremden Nationen. Auch spanische Staatsmänner scheinen nicht unbefangen den Gang der Weltgeschichte zu studiren und aus den Ereignissen der Vergangenheit für die Forderungen der Gegenwart und Zukunft Lehren zu ziehen. — Sie bemühen sich nicht, nach der veranlassenden Ursache jenes erschütternden Ereignisses zu forschen, wodurch ein Staat, welcher noch zu Anfang dieses Jahrhundertes im vollsten Glanze seiner Macht strahlte, die fruchtbarsten und herrlichsten Länder der Erde nach mehr als dreihundertjähriger Herrschaft ohne einen Schwertstreich einbüßte, und von der schwindelnden Höhe einer weltbezwingenden Macht zu einem Staate dritten Ranges herabsank. Und doch ist es dem schlichtesten Creolenverstande auf den Philippinen wie auf Cuba einleuchtend, dass nur durch zeitgemäße politische und volkswirtschaftliche Reformen die wenigen, noch übrigen Bruchstücke des einstigen spanischen Colonialbesitzes der Krone von Castilien erhalten bleiben können.“

„Man gebe freisinnige, humane, dem Geiste des Jahrhundertes minder hohnsprechende Gesetze, schaffe alle lästigen Steuern, alle unnützen Press- und Polizei-Plackereien ab, erkläre Manila zum Freihafen, gestatte den handeltreibenden Völkern aller Zonen ungehindert den Besuch der verschiedenen Hafenplätze des Archipels, verwirkliche endlich das vieljährige Project der Verbindung der herrlichen *Laguna del Bay* mit dem Ocean, derart, dass die Schiffe von der Südseite Luzons, ohne erst die ganze Insel umschiffen zu müssen, mit Leichtigkeit und Wegersparnis nach Manila zu gelangen vermögen, und Spanien wird von solchen Maßregeln wichtigere und nachhaltigere Vortheile ziehen, als von seiner gegenwärtigen kurzsichtigen und retrograden Colonialpolitik, welche für die Dauer nur Unzufriedenheit und Verarmung im Gefolge haben kann. Aber auf alle die Stoßseufzer gebildeter Creolen nach zeitgemäßen Reformen, welche allein imstande sind, die Colonie vor einer furchtbaren Zukunft voll innerer Kämpfe und Zerrüttungen zu bewahren, antwortet die spanische Regierung nur mit der Vermehrung der Vertheidigungsmittel nach Innen und Außen!“

[2]) Das Budget für 1888 zeigt (nach dem Dipl. statist. Jahrbuche) ein Herabgehen der Einnahmen auf 9,837.896 $ und Ausgaben von 11.201.810 $ nebst einem Ausgabe-Extraordinarium von 1,243.706 $. Krieg und Marine beanspruchen 5,611.552 $ im Ordinarium.

Als die Gesammthandelswerte im Jahre 1857 für Manila (damals nahezn gleichbedentend mit jenen für die ganzen Philippinen, da Cebn, Ilo-Ilo u. s. w. erst nach 1858 für den fremden Handel eröffnet wurden, finden wir:

1857: Ansfnhrswerte **6,511.600 $**; Einfuhrswerte **5,336.000 $**;

hingegen betragen diese Werte im Jahre

1887: Ansfuhrswerte **25,254.140 $**; Einfnhrewerte **17,530.296 $**.

Wenn wir nns erinnern, dass gerade seit den letzten Jahren kritische Handelsverhältnisse auf den Philippinen vorwalten, so müssen wir nmsomehr den Wert dieser großen Znnahme der Handelswerte seit 1857 zn würdigen geneigt sein; gewiss aber kann es kanm in Frage stehen, dass die stattgehabte bedentende Zunahme der Handelsthätigkeit erfreuliche Rückschlüsee gestattet und Einwirknng genommen haben muss auf weeentliche Fortschritte in cultureller, eocialer und politischer Hinsicht.

---

## 30. Manila.

*NAUTILUS: 23. bis 29. April 1885 und 30. März bis 6. April 1886.*
*AURORA: 17. bis 29. März 1887.*

---

Die Hauptstadt der Philippinen ist Manila, an der gleichnamigen Bucht an der Westküste der Insel Luzon gelegen. Mit dem Namen Manila[1]) wird einerseits die alte Stadt am linken Ufer des Pasig-Flusses, andererseits aber auch im weiteren Sinne diese Stadt mit ihren zahlreichen und ausgedehnten Vorstädten an der rechten Seite des Pasig bezeichnet. Von diesen Vorstädten ist die größte und bedeutendste Binondo, welche sich unmittelbar an dem Flussufer von der Mündung des Flusses an gegen Norden erstreckt, und dem eigentlichen Manila direct gegenüberliegt; von Binondo aus ziehen sich strahlenförmig nach Norden und Nordosten die anderen Vorstädte Tondo, an der See gelegen, dann gegen Land zu: Trozo, St. Cruz, Quiapo, St. Miguel, San Sebastian, Tanduay und Sampaloc; am linken Ufer des Pasig — außerhalb der Festungswerke von Manila — finden wir die drei kleinen Vororte Ermita, Malata, beide an der See gelegen, und endlich Pago, landeinwärts.

Während die alte Stadt mit ihren altartigen Befestigungen der Sitz der sämmtlichen Regierungsbehörden und Ämter ist, und die meisten Klöster, Kirchen und öffentlichen Anstalten enthält, entfaltet sich Handel und Verkehr zumeist in der Vorstadt Binondo und ebenso in Tondo, welche beiden durch ihre Lage an dem Flusse und an der See am besten die Eignung hiezu besitzen.

Die allgemeine geographische Situation von Manila ist eine sehr günstige zu nennen; an der Westküste von Luzon tief einschneidend, ist die weite

---

[1]) Der Name Manila, gegen den von den Conquistadoren sonst üblichen Brauch, von Legaspi, für die an Stelle des vorgefundenen tagalischen Dorfes gegründete Stadt beibehalten, soll herstammen von den tagalischen Worten: *nila* (Name eines Strauches, welcher zwischen den Mangrove-Büschen längs der Bucht vielfach vorkommt) und *mairon* (sein, bestehen).

Der Name Luzon soll von *losong* herstammen, der tagalischen Bezeichnung für den jedem Hausstande unentbehrlichen Reismörser.

und bequeme Bai von Manila bei beiden Monsunen des chinesischen Meeres ohne besondere Schwierigkeiten zu erreichen; wenn auch durch die natürliche Gestaltung des Küstenstriches, an welchem Manila liegt, kein eigentlicher Seehafen gegeben ist, so bietet doch der zu allen Zeiten des Jahres genügend wasserreiche Pasig einen ansehnlichen Flusshafen dar, und seine Schiffbarkeit bis in die *Laguna del Bay*, deren Abfluss der Pasig ist, erlaubt den Wasserverkehr bis tief in das Innere der Insel zu erstrecken.

Wenn also die natürliche Lage der Stadt hinsichtlich ihrer bequemen Zugänglichkeit Vortheile für die Handelsthätigkeit derselben bietet, so werden diese noch dadurch erhöht, dass die äußerst fruchtbare und ergiebige Beschaffenheit der um die Hauptstadt herumliegenden Landstriche diese Stadt zugleich als ein natürliches Productionscentrum erscheinen lassen. Den Anforderungen, welche an die Thätigkeit der Menschen, besonders der Europäer herantreten, kommt ein für die tropische Lage der Stadt sehr erträglich zu nennendes Klima zustatten. Orkane, die ziemlich alljährlich, und Erdbeben, die ebenfalls sehr häufig und mit zerstörender Gewalt auftreten, können zwar als die Plage der Stadt ebensowohl als wie jene des Landes überhaupt, angesehen werden; aber während zwei Drittheilen des Jahres mildern ausgiebige Regen die Hitze der Sonne, und während der heißesten vier Monate (März, April, Mai und Juni) sind es die Seebrisen, die sich in der weitläufigen Bai von Manila entwickeln, welche einige Erquickung bringen. Die mittlere Jahrestemperatur wird mit nahe an 27° Celsius angegeben [1]); weder die große Hitze, noch die Feuchtigkeit der weniger heißen Monate stehen in dem Rufe, mit besonderen Nachtheilen für die Gesundheit verbunden zu sein, und die außerordentlichen Vorsichten, welche das Leben in den Tropen an vielen, ja an den meisten Orten von den Europäern erheischt, sind hier auf die einfache Forderung einer regelmäßigen und mäßigen Lebensweise herabgemindert. Die Eingebornen sowohl als die Spanier erfreuen sich in Manila im allgemeinen einer guten Gesundheit, und die mittlere Lebensdauer der Einwohner ist eine hohe. Als die größte, von localen Witterungseinflüssen bedingte Gefahr für

[1]) Die Beobachtungen an dem meteorologischen Observatorium von Manila ergaben im Jahre 1884:

| Monat | Temperatur in C.-Graden Mittel | Max. | Min. | Regenfall-Höhe in *mm* | Häufigkeit der Winde aus dem 1. Quadranten | 2. | 3. | 4. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jänner...... | 23·6 | 30·5 | 18·0 | 0·5 | 97 | 31 | 23 | 35 |
| Februar .... | 24·7 | 31·4 | 17·9 | 0·4 | 52 | 72 | 20 | 30 |
| März....... | 26·4 | 33·2 | 19·9 | 5·0 | 42 | 71 | 31 | 42 |
| April....... | 27·8 | 34·1 | 21·0 | 0·0 | 31 | 88 | 25 | 36 |
| Mai ........ | 28·2 | 35·2 | 23·1 | 93·4 | 38 | 59 | 36 | 53 |
| Juni........ | 27·0 | 33·4 | 22·8 | 198·6 | 45 | 41 | 55 | 39 |
| Juli ........ | 26·2 | 31·8 | 21·6 | 723·0 | 23 | 25 | 97 | 41 |
| August ..... | 26·5 | 32·2 | 22·2 | 307·8 | 23 | 24 | 102 | 37 |
| September .. | 26 9 | 32·0 | 21.9 | 192·2 | 24 | 21 | 95 | 39 |
| October..... | 26 6 | 31·7 | 21·8 | 39·0 | 72 | 46 | 48 | 37 |
| November... | 25·9 | 32·9 | 19·0 | 149·1 | 91 | 46 | 16 | 27 |
| December ... | 24·3 | 31·1 | 17·5 | 61·7 | 90 | 34 | 31 | 31 |
| Jahres-Mittel | 26·2 | — | — | | | | | |
| Tages-Mittel | — | 32·4 | 20·5 | | | | | |
| Summe... | — | — | — | 1.770·7 | 628 | 558 | 559 | 447 |

Ein Mittel aus den Beobachtungen des achtjährigen Zeitraumes von 1870 bis 1877 ergab 26·1° Temperatur, 1692 *mm* Regenfallhöhe.

die Gesundheit, werden in Manila die *Vapores te tierra* angesehen, d. i. dichte Nebel oder Ausdünstungen, welche im Laufe des Monates Mai als Folge der zu dieser Zeit häufigen, starken, von schweren Böen begleiteten Gewitter, sich entwickeln. Im allgemeinen aber gilt Manila, wie schon angedeutet, als eine auch für den Fremden gesunde Stadt, in welcher die Acclimatisation mit keinen besonderen Schwierigkeiten verbunden ist[1]). — Der längste und der kürzeste Tag im Jahre sind in Manila nur um 51 Minuten und 12 Sekunden in ihrer Dauer unterschieden.

Als Hauptstadt der spanischen Philippinen, Sitz des Generalgouvernements, der sämmtlichen centralen Behörden und des Kernes der bewaffneten Macht der Colonie, ist Manila unstreitig auch von hervorragender militärischer Bedeutung. Seit ihrer Erbauung ist deshalb die Stadt Manila zugleich eine Festung. Fregattenkapitän v. Spetzler hat über Manila, als Seefestung betrachtet, im wesentlichen das Nachstehende berichtet.

Die Rhede von Manila liegt nordöstlich von der Einfahrt in die große, sowohl in der Längen- als in der Breitenrichtung etwa 30 Seemeilen messende Bucht gleichen Namens; die natürliche Beschaffenheit der Rhede verwehrt einigermaßen größeren Schiffen eine Annäherung auf weniger als höchstens eine Seemeile, da die Dreifadenlinie sich ziemlich gleichmäßig in dieser Entfernung von der Strandlinie hält. Der Pasig-Fluss, aus dem *Laguna del Bay* genannten Binnensee kommend, mündet in die Rhede; bei Hochwasser hat dieser Fluss an der Mündung und in seinem unteren Laufe im Weichbilde der Stadt an 10′ Tiefe. Die am rechten Ufer des Pasig liegende Vorstadt Binondo, mit den weitläufigen anderen, früher genannten Vorstädten, ist offenliegend und gänzlich unbefestigt. Die eigentliche Stadt Manila aber, am linken Flussufer gelegen, präsentirt sich als Festung. Von Legaspi, dem Eroberer der Philippinen am 19. Mai 1571 an der Stelle der heutigen kleinen Vorstadt Tondo gegründet, und zur Hauptstadt der neuen spanischen Besitzung erklärt, erhielt die Altstadt Manila ihre jetzige Gestalt durch einen anderen Conquistador, Don Gomez Damarinas, welcher auch vom Jahre 1590 ab die Festungswerke erbauen ließ; die ihr damals verliehene Gestalt hat die Stadt — welche schon im Jahre 1578 von Gregor XIII. zu einem erzbischöflichen Sitze erhoben worden war — bis in die gegenwärtige Zeit unverändert beibehalten. Es sind also die früher genannten Vorstädte dasjenige, um was Manila sich im Laufe der letzten drei Jahrhunderte vergrößert hat.

Die Befestigungen, welche Manila schon vor 300 Jahren erhielt, konnten zu jener Zeit als formidable gelten, und sicherten die Stadt — bei der geringen Tragweite der damaligen Schusswaffen und der beschränkten Distanz, bis zu welcher schwerere Schiffe sich den Befestigungen nähern konnten — in der unbedingtesten Weise vor jedem feindlichen Angriffe.

---

[1]) Im englischen Consularrapport für das Jahr 1885 heißt es: »*The site of the town is very flat, which makes drainage difficult, if not impossible; but I am informed that, this notwithstanding, the place cannot be called unhealthy for the tropics. Yellow fever, that scourge of most other tropical regions, is unknown; the cholera from time to time makes its appearance and comits its ravages*« ..... u. s. w. — Consul Gallan erstattete diesen Bericht kurz nach erfolgtem Antritte seines Postens, und wir können demnach dieses Urtheil als ein solches ansehen, welches nach den Aussagen von Leuten abgegeben wurde, die durch längere Erfahrungen mit den klimatischen und sanitären Verhältnissen vertraut waren.

Die Enceinte der Festungsstadt bildet ein unregelmäßiges Fünfeck. Die beiden längeren Seiten dieses Fünfeckes werden durch den Küstensaum in der Länge von 1500 *m*, und das linke Ufer des Pasig mit 1000 *m* Länge gebildet. Der Küstensaum verläuft in der Richtung NW-SO, das Flussufer senkrecht auf die Meridianrichtung. Den Winkel, welchen diese beiden Seiten (die Wasserfronten der Festung) einschließen, umspannen die drei kürzeren landwärtigen Seiten des gedachten Fünfeckes. Der ganze Umfang desselben ist mit einem gegen 10 *m* breiten versumpften Graben eingeschlossen; innerhalb dieses Umfassungsgrabens steht der ununterbrochene Wall und die massige Festungsmauer, an ihrer Basis 3·5 *m* breit. An allen dominirenden Punkten ist diese Enceinte durch Bastionen verstärkt.

Die Hauptbastion befindet sich an dem Punkte, an welchem die früher gedachten längeren Seiten des Fünfeckes oder die zwei Wasserfronten zusammenstoßen, und stellt sich demnach als Seefort dar. Diese Bastion hat zwei Geschütz-Etagen und trägt zehn Stück 16 *cm*-, acht Stück 8 *cm*-Geschütze und acht Haubitzen.

Acht Thore führen in die Festung, von welchen drei mit Zugbrücken versehen sind.

Die alten Festungsmauern sind nicht in klaglosem Zustande; sie haben durch die wiederholten starken Erdbeben, welchen Manila ausgesetzt gewesen ist, an einzelnen Stellen sogar sehr stark gelitten. Man sieht weite Sprünge und Risse, auch solche, die augenscheinlich jüngeren Datums sind, und wohl dem Erdbeben des Jahres 1882 ihre Entstehung verdanken mögen.

Die Armirung der Festungswerke ist der Zahl der Geschütze nach wohl eine sehr starke, nicht aber der Gattung der Geschütze nach; in dieser letzteren Richtung kann die Armirung der Festung als eine antiquirte bezeichnet werden. Eine vorspringende Batterie, welche vornehmlich zu Salutzwecken benützt wird, befindet sich auf dem seewärtigen Ende der abgedämmten kleinen Landzunge oder Halbinsel, welche sich vom Durchschnittspunkte der beiden Wasserfronten der Festung, am linken Ufer des Pasig, in die See verlaufend, erstreckt.

Der Eindruck, welchen die innerhalb der Festungswerke liegende Stadt Alt-Manila auf den fremden Besucher macht, ist kein angenehmer; »ein heißer, öder Ort, voll Klöster, Stifter, Kasernen, Regierungsgebäuden«, charakterisirt Jagor die Stadt; »enge und menschenleere, eintönig im rechten Winkel sich schneidende Straßen, kleine Plätze, große kirchliche Bauten, Paläste der Staatsfunctionäre und der Geistlichkeit, Wohnsitze der spanischen Aristokratie der Colonie«, schreibt Fregattenkapitän v. Spetzler; »die Bauart der Häuser einfach, den häufigen Erdbeben Rechnung tragend, nur der Unterbau stark und solid, der Oberbau meist ein leichtes, aus Holz hergestelltes Stockwerk bildend; eine Gallerie rings um das obere Geschoß laufend, wird durch Jalousien meist fest verschlossen gehalten. Selbst die zahlreichen mächtigeren, meist kirchlichen Bauwerke zeichnen sich nur wenig durch besondere architektonische Schönheit oder wertvollen künstlerischen Schmuck aus.«

Die constante Gefahr, welcher in Manila jedes Gebäude durch die häufigen Erderschütterungen ausgesetzt ist, hat nicht allein den Stil der Gebäude beeinflusst; nur besonders starke und massige Gebäude können in gewissem Grade Widerstand leisten; gewöhnliche Wohnhäuser müssen möglichst derart hergestellt werden, dass die unvermeidlichen Reparaturen leicht und möglichst billig ausgeführt werden können. Consul Gallan klagt, dass infolge der steten Gefährdung der Wohnhäuser die Mietzinse sehr hohe sind, und ein

Haus für eine »*moderate-sized*« Familie in dem eleganteren Theile der Vorstädte nicht unter 250—300 £ Jahresmiete zu haben sei. In neuerer Zeit werden an Stelle der keiner Erschütterung widerstehenden Ziegeldachungen vielfach solche aus dünnem Eisenblech angewendet — in der Tropenhitze wohl keine angenehme Neuerung; doch wird behauptet, dass diese Eisendächer in den Gewittermonaten gute Elektricitätevertheiler abgeben und Blitzschläge weniger häufig eintreten, als es früher der Fall gewesen, da noch keine solchen Dächer zur Anwendung kamen.

Außerhalb der Festungsmauern, in der Nähe der Stadt, fehlt es nicht an breiten Straßen, schattigen Alleen und weitläufigen Plätzen; die beliebtesten unter diesen Spaziergängen sind der *Paseo* und die *Luneta*. Eine Magelhaens-Säule und eine Statue Isabellas II. sind die einzigen bemerkenswerten öffentlichen Denkmale.

Der schon mehrfach erwähnte Pasig-Fluss trennt Alt-Manila von seinen Vorstädten. Die Flussufer sind bis an die Mündung hin eingedämmt; zwei Brücken, eine steinerne und eine Hängebrücke, führen über den Fluss; die erstere fiel im Jahre 1863 einem Erdbeben zum Opfer, die mächtigen zehn Steinpfeiler, auf denen sie ruhte, sind seither zum Theile durch Eisenconstruction ersetzt worden.

Das lebhafte Treiben auf dem Flusse, dem eigentlichen inneren Hafen von Manila, wo stets eine gute Zahl Segelschiffe und Dampfer, an den Ufern angelegt, vertäut liegen, dort laden und löschen, die vielen in steter Bewegung befindlichen Schlepper, Lichterboote, Kähne u. s. w. bieten ein anmuthendes lebendiges Bild, welches namentlich denjenigen erfrischend berührt, der eben die stillen, einsamen, menschenleeren Straßen der Altstadt verlassen hat. Lenkt der Besucher seine Schritte über die Brücke gegen Binondo, so wird ihm auf den ersten Blick klar, dass Binondo die Mutterstadt bei weitem nicht nur an Größe, sondern auch an Schönheit der Anlage übertrifft. Aber auch der Charakter des Lebens, welches man hier in Binondo antrifft, ist ein wesentlich verschiedener von jenem in der Altstadt. »Macht Manila den Eindruck der Öde und Verlassenheit«, schreibt Fregattenkapitän v. Spetzler, »so zeigt Binondo gerade das Gegentheil. In den Hauptstraßen reihen sich die Verkaufsläden einer an den anderen, Cafés, Hotels, Werkstätten, Comptoire u. s. w. sind bunt durcheinander gewürfelt; auf den breiten, unregelmäßigen Straßen sieht man ein ununterbrochenes Treiben von Wagen und Gefährten aller Art; Träger, Krämer, Boten u. s. w. durchkreuzen in geschäftiger Eile die Wege nach allen Richtungen.«

Manila und Binondo besitzen unter ihren kirchlichen Bauwerken mehrere, welche, in solidester Bauart aufgeführt, allen den verheerenden Erdbeben im ganzen und großen Stand gehalten haben. Die erzbischöfliche Kathedrale, schon im Jahre 1578 zum erstenmale erbaut, ist aber zu wiederholtenmalen von Erdbeben hart mitgenommen und einigemale gänzlich zerstört worden; zuletzt im Jahre 1863 neu erbaut, musste ihr vom Erdbeben des Jahres 1880 zerstörter Thurm abgetragen werden. Nächst den eigentlichen Kirchen St. Augustin, St. Elisabeth, St. Michael, San Thomás, St. Sebastian, St. Cruz und der noch unvollendeten Kirche St. Ignaz von Loyola, gehören auch die Klöster St. Augustin und St. Domingo zu den hervorragenderen Bauwerken; desgleichen das Athenäum, das meteorologische Observatorium, das Missionshaus der PP. Jesuiten, das — noch unvollendete — Stadthaus (*Palacio del Cabildo Municipal*), das alte Zollamt, das Hospital San Juan de Dios u. a. m.

Die Bevölkerung von Manila wird unter Hinzurechnung der Vorstädte auf 250.000 Seelen angegeben; nur 12.000—14.000 Seelen kommen hievon auf Alt-Manila. Die Bevölkerung der Stadt mit ihren Vorstädten bildet ein getreues Abbild der Bevölkerung des philippinischen Archipels; beinahe alle die Stämme, welche auf den Philippinen leben, sind hier vertreten. Außer den Spaniern und den *hios del pays* findet man Chinesen, Tagalen, Visayas, Ilocanen, Cagayanen, die verschiedenseten Mestizen und Mischlinge, dann Fremde der verschiedeneten Nationen. Im Jahre 1873 zählte man: 160.896 Angehörige der verschiedenen eingebornen Stämme; 3849 spanische und 46.066 chinesische Mestizen, 15.157 Chinesen, 4189 Spanier und *hios del pays*, und 250 fremde Europäer und Amerikaner. Das Verhältnis dürfte seither nur durch die stets wachsende Zuwanderung von Chinesen eine Verschiebung erlitten haben. Unter den fremden Europäern gab es zur Zeit der Besuche Manilas durch NAUTILUS und AURORA nur eine sehr geringe Zahl Angehöriger unserer Monarchie, die alle in sehr untergeordneten Lebensstellungen ihr Leben fristeten. Fregattenkapitän v. Spetzler berichtet (1885), dass in Manila außer einem Apotheker, namens Fischer, nur sieben bis acht unserer Landsleute, sämmtlich in niederen Lebensstellungen lebten; Linienschiffskapitän Müller gibt (1887) die Zahl der auf den gesammten Philippinen lebenden Angehörigen unserer Monarchie mit 28 an, »welche beinahe alle in Manila domiciliren; vorwiegend sind es aber galizische Juden, welche die verschiedenen Provinzen bereisen und daselbst Hausirhandel mit Schmuck und Quincaillerien betreiben; einige wenige haben kleine Detailgeschäfte, oder finden als Besitzer obscurer Schenken ihren Lebensunterhalt.«

Die Angehörigen der einzelnen eingebornen Stämme leben meistens in örtlicher Gemeinschaft, so dass es ganze Stadtviertel von Visayas, Ilocanen u. s. w. gibt. Untereinander sprechen die Angehörigen dieser Stämme natürlich ihre specielle Sprache; die allgemeine Verkehrssprache aber ist das Tagalische, hin und wieder durch Einschlag anderer, namentlich aber spanischer Worte corrumpirt; bis zu einem gewissen Grade verstehen die Eingebornen der verschiedensten Stämme, soferne sie in Manila leben, auch die officielle Sprache der Colonien, das Spanische. Unter den Mestizen werden, wie wir schon an früherem Orte bemerkt haben, die spanischen Mestizen, d. i. Abkömmlinge spanischer Väter und eingeborner Mütter, von den chinesischen Mestizen oder *Mestizos de Sanglay*, die chinesische Väter haben, unterschieden; in Manila gelten die ersteren, welche meistens Handwerke betreiben oder Soldaten werden, als weniger thätig, weniger unternehmend und weniger zu gewinnbringendem Geschäfte geeignet, als die chinesischen Mestizen, die viel von den Eigenschaften des chinesischen Vaters beibehalten, und es oft ebenso zu Reichthum bringen, wie die reinen Chinesen; den besten Ruf unter den Mischlingen haben aber in Manila diejenigen, in welchen alle drei hier vorkommenden Racen, die kaukasische, mongolische und malayische, vertreten sind, indem der Vater ein Spanier, die Mutter aber eine chinesische Mestizin (Vater Chinese, Mutter Eingeborne der Philippinen, meist Tagalin) gewesen ist. In dieser Art von Mischlingen soll es das chinesische Element sein, welches am längsten und deutlichsten in der Nachkommenschaft, durch mehrere Generationen hindurch, die Oberhand behält.

Die reinen Chinesen bilden in Manila, wie überall, wo sie vorkommen, eine Art Welt für sich. Sie behalten in allem ihre heimischen Sitten und Gewohnheiten; eine geringfügige Ausnahme ist nur in dem Abzeichen der

chinesischen *Gobernadorcillos* zu bemerken, welches in dem Tragen europäischer Kopfbedeckung zu dem sonst unveränderten chinesischen Anzuge besteht. In Manila wie anderwärts zeichnen sich die Chinesen durch ihre unermüdliche Arbeitsamkeit aus und ebenso durch die thatkräftige Hilfe, welche sie den Angehörigen ihrer Nation, soferne diese einer solchen bedürftig sind, zutheil werden lassen; die reich gewordenen Chinesen nehmen nur wieder Chinesen in ihre Dienste. Die einzige Ausnahme in dieser Regel soll mit dem allfälligen Kutscher gemacht werden; die Dienste eines solchen werden stets von Tagalen versehen.

Von den Eingeborenen werden die Chinesen scheel angesehen; die Chinesen mit ihrem regen Geschäftsgeiste, welchem eine sehr laxe geschäftliche Moral nur zu häufig den Untergrund bietet, aber auch mit ihrem unermüdlichen Fleiße, ihrem Zusammenhalten und der thatkräftigen gegenseitigen Unterstützung, bringen eben weit mehr vor sich, als die weicheren, sehr bedürfnisarmen, indolenteren Eingeborenen. Der Neid der Eingeborenen gegen die Chinesen ist da eine natürliche Folge; der Eingeborene sieht endlich den reich werdenden Chinesen als seinen Ausbeuter an, und es ergeben sich schließlich in naturgemäßer Folge hier zwischen Chinesen und Eingeborenen die ähnlichen gegenseitigen Verhältnisse und die gleichen warmen Sympathien, wie solche an anderen Orten zwischen den thätigen Söhnen des auserwählten Volkes und den lässigen Angehörigen nicht auserwählter Völker bestehen. —

Unter den öffentlichen Anstalten von Manila wollen wir hier jenen den Vortritt lassen, welche dem höheren Unterrichte gewidmet sind, indem wir damit an das S. 749 Gesagte anschließen. An der Spitze der Studienanstalten der Philippinen steht die Universität von Manila, *La real y pontificia Universidad de Santo Tomás de Manila.* Die Gründung dieser Anstalt geht bis auf das Jahr 1619 zurück; als *Colegio de Sto. Tomás* von den Provincialen des Ordens *del Santisimo Rosario* gegründet, erhielt die Anstalt Universitätsrechte von den Päpsten Innocenz X. (im Jahre 1645) und Clemens XII.; erst im Jahre 1680 nahm König Carl II. die Universität als königlicher Patron unter seinen unmittelbaren Schutz, und Carl III. erhob im Jahre 1785 die Universität zur königlichen Anstalt, indem er sie zugleich in ihren Einrichtungen und Rechten allen anderen Universitäten des spanischen Königreiches gleichgestellt wurde. Doch behielt die Universität durch sehr lange Zeit den Charakter einer vorwiegend theologischen Lehranstalt, denn erst im Jahre 1871 erhielt die Universität eine medicinische, mit pharmaceutischen Cursen verbundene Facultät; eine Lehrkanzel für canonisches und Civilrecht bestand zwar schon seit 1737, wurde aber erst nach und nach zu einer weltlichen Rechtsfacultät erweitert. Durch königliches Decret vom 29. October 1875 ist die Organisation der Universität von Manila jener von Madrid völlig gleichgestellt und demgemäß auch an der juridischen Facultät ein Lehrcurs für das Notariat eingerichtet worden, ebenso seit 1879 ein Curs für Hebammen und ein solcher für Wundärzte, sowie für ärztliche und für pharmaceutische Gehilfen.

Mit der Universität ist ein Collegium verbunden, aber in diesem Falle nicht eine unseren Gymnasien entsprechende Lehranstalt, welche den ganzen Vorbereitungsunterricht für die Facultätsstudien der Universität und nur diesen besorgt, sondern eine auf die fünfte (höchste) Stufe des Mittelschul- oder Secundärunterrichtes beschränkte, dafür aber mit Specialcursen

verbundene Schule. Dieses Collegium führt in gleicher Weise den Namen *San Tomás*.

Das Collegium von *San Tomás* genießt die Auszeichnung, den Titel „Königliches Collegium“ zu führen, welcher Titel demselben für die Aufstellung von vier freiwilligen Compagnien, zur Zeit der Invasion durch die Engländer, durch Karl III. verliehen worden ist. Das Collegium kann, seinem Lehrplane nach, weit mehr als eine selbständige Schule zur Vorbereitung für praktische Berufszweige, denn als eine Vorbereitungsschule für die Universitätsfacultäten angesehen werden; dieser Vorbereitungsunterricht wird an anderen Collegien ertheilt, von welchen später noch die Rede sein wird. Wir finden nämlich, dass das von 635 Schülern besuchte Collegium *San Tomás* folgende Gegenstände in dem Lehrplane seiner Specialcurse hat, während, wie gesagt, zugleich die fünfte Stufe des Secundär- (Mittelschul-) Unterrichtes an der Anstalt absolvirt werden kann: Psychologie, Logik und Moralphilosophie, Chemie und Physik, Naturgeschichte, dann im Applicationscurse mercantile Arithmetik, Buchhaltungskunde mit praktischen Verrechnungsübungen, kaufmännische Correspondenz und Lehren von den kaufmännischen Operationen, politische Ökonomie, kaufmännische und industrielle Gesetzeslehre, Handelsgeographie und Handelsstatistik, theoretisch-praktische Ackerbaulehre, Topographie, französische und englische Sprache, Freihand- und topographisches Zeichnen.

An der Universität zählt die theologische Facultät 6 Professoren und 119 Hörer; die Curse dauern sechs Jahre. An der juridischen Facultät studiren 147 Hörer unter 10 Professoren; der Curs dauert sieben Jahre. In der Notariatsabtheilung finden wir 16 Hörer, welche einen dreijährigen Curs unter vier Professoren zu absolviren und dann zwei Jahre zu prakticiren haben, um die Stelle eines Notars erreichen zu können. An der medicinischen Facultät sind 180 Hörer eingeschrieben, welche einen sechsjährigen Curs unter der Leitung von 19 Professoren zu absolviren haben. Der pharmaceutische Curs hat 86 Hörer und 9 Professoren, welche letzteren aber ebenso wie die Professoren des wundärztlichen und des Gehilfencurses und der Hebammenschule auch an der medicinischen Facultät thätig sind; die Zahl der wundärztlichen Schüler beträgt 63, endlich jene der Schülerinnen des Hebammencurses 5; diese niederen Curse dauern vier Semester.

Sehr auffallend ist die geringe Zahl von Graduirungen, welche an der Universität von Manila vorkommen. Im Jahre 1884, auf welches sich die hier mitgetheilten Daten beziehen, wurde gar kein Doctortitel, und nur sieben Grade von „*Licentiaten*“ ertheilt.

Die „Licentiaten“ der Rechts- und der medicinischen Facultät sind vollständig absolvirte Hörer, welche ohneweiters die Praxis ihres Berufes antreten können. Der Doctortitel scheint an den weltlichen Facultäten sehr selten ertheilt, beziehungsweise angestrebt zu werden; so finden wir z. B., dass zwar an der theologischen Facultät sämmtliche Professoren Doctoren sind; an der juridischen finden wir aber nur zwei, im Notariatscurse keinen, an der medicinischen Facultät mit ihren Annexen ebenfalls nur zwei Doctoren im Professorencollegium. Alle übrigen Professoren sind einfach Licentiaten.

Das Collegium von *S. Juan de Letran* mit acht Professoren und 103 Schülern ist als das eigentliche Gymnasium Manilas zu betrachten, welches den Secundärunterricht als Vorbereitung für die Universität vermittelt. Ursprünglich — im Jahre 1640 — als eine Primärschule für die

Kinder armer Spanier gegründet, hat sich diese Schule nach und nach zu ihrer gegenwärtigen Stellung emporgehoben. Sie steht unter geistlicher Leitung, und es sind sämmtliche Professoren, mit Ausnahme der Lehrer für Musik und Gymnastik, Priester. Das Collegium begreift die vier unteren der fünf Jahre des secundären Unterrichtes. Das fünfte Jahr des Secundärunterrichtes ist an dem früher besprochenen Collegium *San Tomás* mit seinem Applicationscurse vertreten; die Absolvirung des Secundärunterrichtes befähigt zur selbständigen Erreichung des Titels als *Bachiller en artes*, als Feldmesser und Grundschätzmeister — *Agrimensor y perito tasador de tierras* — dann als kaufmännischer Sachverständiger — *Perito mercantil* — endlich, was besonders hervorhebenswert und gründlich verschieden von den bei uns maßgebenden Anschauungen und aus denselben hervorgehenden Gesetzen ist, zur Erreichung der Approbation als Lehrer für die unteren zwei Jahresstufen des Secundärunterrichtes.

Solche für die beiden Unterstufen des Secundär- oder Gymnasialunterrichtes befähigte Lehrer, die keine Hochschulstudien gemacht haben, wirken an 14 privaten Anstalten im Gemeindebereiche von Manila nebst den Vorstädten. An einer einzigen dieser Privatanstalten ist auch die dritte Unterrichtsstufe vertreten. Außerhalb der Hauptstadt, in den verschiedenen Provinzstädten der Philippinen, besteht nirgends eine vollständige Lehranstalt für den Secundärunterricht. Wohl aber sind an diesen Orten zusammengenommen 18 Lehrer thätig, welche für die beiden untersten, und vier Lehrer, welche auch noch für die dritte Stufe dieses Unterrichtes approbirt, und in dieser Richtung sowie in diesem Umfange thätig sind.

Was den höheren Unterricht für Mädchen betrifft, mag das *Real Colegio de señoritas de Sta. Isabel* Erwähnung finden, welches von Barmherzigen Schwestern im Vereine mit weltlichen Lehrkräften geleitet wird, aber ausschließlich junge Spanierinnen — allerdings „*niñas de raza española, más ó menos pura*“ — als Schülerinnen aufnimmt.

Der Unterricht theilt sich in vorbereitenden, elementaren und höheren, und umfasst die Gegenstände, welche wir auch au europäischen ähnlichen Anstalten zu finden gewohnt sind.

Eine besondere Erwähnung unter den Unterrichtsanstalten gehört auch dem *Ateneo municipal*. Diese Anstalt hat sich unter der Leitung der Patres Jesuiten seit dem Jahre 1865 zu einem Gymnasium mit aggregirten Fachcursen herausgebildet, welches seinen Schülern einen allgemein humanitären Unterricht ertheilt. Im Lehrplan des Ateneums, verglichen mit jenem der europäischen Gymnasien, fehlt die griechische Sprache; hingegen wird die englische Sprache gelehrt. Die Schüler, welche Interne der Anstalt sind, erhalten auch Unterricht im Zeichnen, in der Gymnastik und in der Musik. Im commerziellen Specialcurse kommen die speciellen Handelswissenschaften vor: Handels- und Wechselrecht, Handelsgeographie, Buchhaltungskunde, im Specialcurse für Ackerbaukunde wird auf die Naturwissenschaften das Hauptgewicht gelegt. Das *Ateneo* hat, mit Ausnahme der Lehrer für Zeichnen und Musik, durchwegs Jesuitenpatres als Lehrer. Ein gut eingerichtetes physikalisches Cabinet, sowie ein naturwissenschaftliches Museum dienen für die Zwecke aller Unterrichtsabtheilungen. Während des Quinquenniums 1879—1884 hat das Ateneum an 99 Schüler den Titel als Baccalaureaten, an 21 Schüler jenen als absolvirte Handelsschüler — *Peritos mercantiles* — und an 23 jenen als absolvirte Ackerbauschüler — *Peritos agrónomos* — verliehen. Die Ge-

sammtschülerzahl im Schuljahre 1884/85 betrug 349 der ersten und 373 der zweiten, eigentlichen Gymnasialunterrichtsstufe. Hievon waren 171 interne Schüler.

Nächst dem Ateneum sind von höheren Schulen noch zu nennen, eine Mal- und Zeichenschule, deren vorzüglichste Schüler vierjährige Reisestipendien von 500—600 Pesos erhalten, um ihre Ausbildung in Europa vervollständigen zu können; eine nautische Schule mit vierjährigem Curse, der Oberaufsicht des jeweiligen Commandanten des *Apostadero* der Philippinen unterstehend, endlich eine speciell die Handelsverhältnisse der Philippinen berücksichtigende „Sprach- und Buchhaltungsschule", in welcher kaufmännische Buchführung, französische und engliche Sprache für jedermann unentgeltlich zum Vortrage gelangen.

Als öffentliche Anstalten, in welchen allgemein wissenschaftliche Zwecke mit solchen des Unterrichtes verbunden erscheinen, können der botanische Garten und die meteorologische Anstalt zu Manila betrachtet werden. Der botanische Garten scheint nach den Aussprüchen von sachverständigen Besuchern durchaus nicht dasjenige zu leisten, was er unter dem günstigen Klima und den günstigen Bodenverhältnissen wohl leisten könnte; die meteorologische Anstalt hingegen, von gelehrten Jesuiten-Patres geleitet, steht in hohem wissenschaftlichen Rufe, und war eine der ersten derlei Anstalten, welche (1869) in den Besitz eines der selbstregistrirenden Apparate Pater Secchis gelangte.

Die zahlreichen „*Juntas*" (Commissionen) und halbamtlichen Vereine, welchen die Förderung von Gegenständen des öffentlichen Interesses auf mehr oder weniger wissenschaftlicher Grundlage zukommt, und die auch zum Theile als berathende Körperschaften der Regierung gegenüber functioniren, können wir hier nur einfach erwähnen, ohne uns in ihre Organisation und Wirksamkeit, deren Besprechung uns viel zu weit führen würde, näher einzulassen; die wichtigsten dieser Körperschaften sind: die *Junta central* für Ackerbau, Industrie und Handel; die Generalinspection für öffentliche Bauten; die Generalinspection für das Bergwerksweson; die *Commission de la flora*; die *Commission agronomica*; die Generalinspection der Minen; die *Junta* für den Hafenbau zu Manila; endlich die „königliche Gesellschaft der Freunde des Landes" — *Real sociedad economica de amigos del pays*. Diese letztere Gesellschaft, im Jahre 1780 gegründet, löste sich im Jahre 1797 wegen innerer Schwierigkeiten wieder auf, und besteht neuerdings ununterbrochen seit ihrer Wiedererrichtung im Jahre 1819. Sie stellt sich die allgemeine Aufgabe, durch wissenschaftliche Arbeiten, Versuche, Unterstützung gemeinnütziger Werke u. s. w. die Angelegenheiten der Colonie in jeder Richtung zu fördern; die Gesellschaft theilt sich in eine wissenschaftliche, eine agronomische, eine commerzielle Section, und eine Section für die schönen Künste. Die Gesellschaft besitzt eine Bibliothek von mehr als 2000 Bänden, ein naturhistorisches und ein ethnographisches Museum der Philippinen, und ein wohlgeordnetes, sehr reichhaltiges Archiv. —

Das Bild, welches wir durch die vorstehenden gedrängten Daten über die wissenschaftliche und die Unterrichtsthätigkeit in Manila zu geben versucht haben, würde wesentlich unvollständig bleiben, wenn man die wohlthätige Sorgfalt unerwähnt lassen wollte, welche die vielen in der Hauptstadt der Philippinen vertretenen geistlichen Orden beider Geschlechter, der Erziehung und dem Unterrichte von Kindern im zarten Alter zuwenden. Es besteht hier

beinahe kein Orden und kein Kloster, welche nicht auch zugleich im Lehrfache das ihrige leisten würden, und zwar ist es stets unentgeltlicher Unterricht für die Kinder der Armen und Ärmsten, der hier ertheilt wird. Eine eigene „*Junta directoria de Obras Pias*" unter dem Präsidium des Erzbischofs, steht der Leitung der Thätigkeit vor, welche im allgemeinen als eine solche der öffentlichen Mildthätigkeit bezeichnet wird, sei es nun, dass sich diese Thätigkeit auf die Aufnahme, die Erziehung und den Unterricht armer oder verlassener und verwahrloster Kinder, oder auf die Krankenpflege und den Dienst in Spitälern beziehen mag. Besonders wohlthätig wirkt unter den Anstalten der erstgedachten Art das Waisenhaus, zu dessen Gründung die Verheerungen durch die Cholera im Jahre 1882 den Anstoß gaben, und in welchem gegen hundert Waisen, unter Bevorzugung jener spanischer Abkunft, Aufnahme finden; dann das *Real hospicio de San José*, schon im Jahre 1810 gegründet, in welchem 531 Personen beiderlei Geschlechtes, Erwachsene und Kinder, wegen Krüppelhaftigkeit, Arbeitsunfähigkeit oder Geisteskrankheiten Aufnahme finden. Außerdem besteht das Siechenhaus *San Lazaro*, schon 1578 gegründet, und an eigentlichen Spitälern jenes von *San Juan de Dios de Manila*, dessen Gründung in das Jahr 1596 zurückreicht, und mit welchem die Klinik der Universität verbunden ist; endlich mag hier noch das *Hospital San José de Cavite* Erwähnung finden, im Jahre 1841 von den Brüdern des Ordens *San Juan de Dios* gegründet. Dieses letztere Spital wird vornehmlich als Militär-Hospital verwendet, und kann gegen hundert Kranke aufnehmen.

Zu den Anstalten, welche vom Sinne für die öffentliche Wohlthätigkeit ins Leben gerufen wurden, zählt ferners noch ein Leihhaus, welches im Jahre 1860 mit einem Fonde von 34.000 Pesos ins Leben trat. Es wird in diesem Leihhause gegen Pfänder Geld geliehen, für welches sechs Procent jährlich Zinsen abverlangt werden. —

Wenden wir uns nun einigen orientirenden Angaben zu, welche uns über die industriellen Etablissements von Manila, über die daselbst dem Handel dienstbaren Anstalten, und über das Verkehrswesen zugebote stehen.

Von industriellen Etablissements sind in Manila selbst einige Tabak- und Cigarrenfabriken, sowie einige Reepschlägereien zu nennen; eine größere Maschinenfabrik hatte eben zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS ihre Thätigkeit eingestellt, und es war nur die kleine Maschinenfabrik von Wilks und Boyle im Betriebe. Hingegen wurde eben zu jener Zeit ein Etablissement von großer Wichtigkeit für die Schiffahrt in Betrieb gesetzt, welches aber nicht in Manila selbst, sondern gleich dem Arsenal der spanischen Kriegsmarine, in der Bucht von Cavite gelegen ist. Dieses Etablissement, unter der Agentie der Firma Peele Hubbell & Co. zu Manila stehend, übernimmt nach dem versendeten Geschäftscirculare die Ausbesserung von Schiffen, sowie andere die Schiffe betreffende Arbeiten. Zu diesem Zwecke verfügt die Gesellschaft in der Bucht von Canaçao — Bai von Cavite — über einen Stapel in der Länge von 820′, welcher dem Projecte nach für Schiffe bis zu 2500 *t* die erforderliche Tragfähigkeit und sonstige Eignung erhalten sollte. Die Kraftleistung der hydraulischen Aufzugsmaschinen beträgt 2000 *t*. Die Ausbesserungswerkstätten bestehen aus einer Werkstätte für die Platten und Kessel, einer Schmiede, einer Gießerei, einem Ausstattungs-Atelier, einer Zimmerwerkstatt und Säge mit vollständigem Materialvorrathe

für alle vorkommenden Reparatursarbeiten, welche an Dampf- oder Segelschiffen aus Holz oder Eisen, sowie zur Erzeugung kleinerer Schiffe — bis zu 200 *t* — benöthigt werden können. Auch alle für die Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe nöthigen Materiale sollen in dem Etablissement immer in entsprechender Menge vorräthig gehalten werden.

Die Anstalt besitzt ferner eine Werfte für Boote, einen Galvanisirungsapparat u. s. w.

Linienschiffskapitän Müller, welcher mit der AURORA nahezu zwei Jahre nach der Gründung dieses technisch-maritimen Etablissements nach Manila kam, hat dasselbe durch den ersten Lieutenant der Corvette, Linienschiffslieutenant Sattler, besuchen lassen; dieser Officier berichtete hierüber im wesentlichen, dass das Etablissement seit mehreren Monaten im vollen Gange war, und nach den Aussagen des damaligen Chefs desselben, eines Engländers Namens Gilchrist, während dieser Zeit fortwährend in Anspruch genommen gewesen sei, und recht gute Geschäfte gemacht habe. Das Etablissement hatte den Namen *El varadero de Manila* angenommen, und dessen Besitzer sollen zum größten Theile deutsche, in Manila ansässige Kaufleute sein. Die Leistungsfähigkeit des Etablissements schätzt Linienschiffslieutenant Sattler wesentlich geringer, als in dem seinerzeitigen Prospecte in Aussicht genommen war; er meint, dass Schiffe bis zur Größe von 700 *t* aufgeholt werden können, im Nothfalle allenfalls auch solche bis zu 1000 *t*. Die Einrichtungen der Aufholwerfte fand er jener der im Lloydarsenale zu Triest befindlichen ähnlich. Die Zufahrt zu dem Etablissement besteht nach den Beobachtungen des Linienschiffslieutenants Sattler aus einem auf 5 *m* Tiefe ausgebaggerten Canal von 100 *m* Breite. Im Etablissement fungirten damals außer dem Director noch drei europäische Techniker; der Arbeiterstand betrug an fünfzig Mann, durchaus Chinesen und Tagalen. Linienschiffslieutenant Sattler charakterisirt das Etablissement als »eine Reparatursanstalt, welche die Bestimmung hat, kleineren Schiffen die Fahrt nach Hongkong, als dem einzigen Orte in der Chinasee, wo sich Trockendocks befinden, zu ersparen«. In diesem Sinne dürfte der Prosperität dieses Reparaturen-Etablissements ein günstiges Prognostikon gestellt werden können [1]).

Unter den für den Handel wichtigsten Anstalten seien zunächst die in Manila etablirten Banken erwähnt. Es sind dies der *Banco Español Filipino*; die *Chartered Bank of India Australia and China*; die *Hongkong and Shanghai Banking Corporation*, dann Agentien von der *Chartered Mercantile Bank of India, London and China Bank* und der *Banque de l'Indo-Chine.*

Consulate bestehen von England, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich, Schweden und Norwegen, Russland, Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Portugal, Brasilien, der Schweiz und

---

[1]) Der englische Consularbericht aus Manila für das Jahr 1887 erwähnt gleichfalls der neuerrichteten Werfte, durch welche einem Bedürfnisse der Schiffahrt in den dortigen Gewässern entgegengekommen wurde: »*A patent slip is now in regular working order at Cavite where the largest-sized vessels, frequenting this port, can be efficiently repaired. This has proved to be of immense advantage, more especially to the coasting steamers, which formerly had to go over to Hongkong when they required to be docked. The Company also undertake shipbuilding, and at the present time have a contract for six small gunboats for the Spanish Government, one of which is completed*«. (31. Januar 1888.)

Mexico. Die meisten dieser Consulate sind Honorar-Consulate, so auch jenes der österreichisch-ungarischen Monarchie; Berufsconsuln standen vor (1885): dem belgischen Generalconsulate, dann den Consulaten von England, Frankreich, Deutschland und den Vereinigten Staaten.

Eine heimische Versicherungsanstalt, *Sociedad de seguros maritimos mutuos de Manila*, hat ihren Sitz in der Hauptstadt; bei neunzehn Handelsfirmen der Stadt bestehen überdies Agentien von einer sehr großen Anzahl europäischer und amerikanischer Versicherungsgesellschaften; doch finden wir unter den Firmen der auf diese Art in Manila vertretenen Assecuranzgesellschaften keine einzige unserer eigenen großen derartigen Firmen.

Eine Handelskammer besteht nicht; drei Zeitungen, die Morgenblätter: „*El Diario de Manila*“ und „*La Oceania Española*“, dann das tägliche Abendblatt „*El Commercio*“, widmen den Angelegenheiten des Handels hervorragende Beachtung.

Wie schon aus den früher über die Philippinen im allgemeinen gegebenen Daten hervorgeht, entfällt der weitaus größte Theil der Handelsthätigkeit der Colonie auf den Hauptort Manila. Als die Gesammtwerte der Ein- und Ausfuhren werden angegeben:

| | | |
|---|---|---|
| 1882 | Einfuhr | 20,013.784 $ |
| | Ausfuhr | 14,579.347 „ |
| 1883 | Einfuhr | 19,643.464 „ |
| | Ausfuhr | 18,624.023 „ |
| 1884 | Einfuhr | 18,827.525 „ |
| | Ausfuhr | 18,185.884 „ |

Dem Umfange des durchaus auf die See angewiesenen Außenhandels von Manila entsprechen die Verhältnisse seines Hafens nicht mehr; die offene Rhede ist nicht zu allen Zeiten des Jahres eine absolut sichere, und die Operationen des Ladens und Löschens werden dadurch für jene Schiffe beeinträchtigt, welche ihres Tiefganges wegen oder aus Mangel an eben verfügbarem Raume nicht in den Pasig einlaufen können, welcher Fluss als der Innenhafen Manilas angesehen werden muss. Man hat daher schon seit längerer Zeit die Nothwendigkeit erkannt, durch entsprechende Bauten einen neuen Seehafen für Manila zu schaffen. Um die hiefür nöthigen, sehr bedeutenden Fonde zu gewinnen, wurden schon im Jahre 1880 specielle Abgaben (von 2% auf gewisse Artikel der Einfuhren und von 1% auf solche der Ausfuhren) eingeführt; zu Beginn des Jahres 1886 hatte man diesen Fond auf 2½ Mill. Pesos gebracht; aber die Arbeiten, für welche mehrere Projecte vorlagen, scheinen nicht recht in Fluss kommen zu wollen.

In ähnlicher Weise scheint es mit dem Bau von Eisenbahnen nicht vorwärts gehen zu wollen; diese modernen Verkehrsmittel würden dadurch, dass sie die reicheren Productionsgebiete mit der Hauptstadt in Verbindung brächten, dem Handel von größtem Nutzen werden. Die Regierung hatte einer englischen Unternehmung ein Zinsenerträgnis von 8% für eine 192 *km* lange Bahn von Manila nach Dagupan in der Provinz Panganisan garantirt; diese Bahn hätte also, von Manila ausgehend, in nordwestlicher Richtung durch die fruchtbaren Provinzen Bulacan, Pampanga, Tarlac und Panganisan geführt. Im Juli des Jahres 1887 kam ein Vertreter der concessionirten Gesellschaft in Manila an, und der Grundstein zum Bahnhofsgebäude wurde durch den Generalgouverneur unter großen Feierlichkeiten gelegt; später kamen zwei

Ingenieure, welche erst an die Tracirung der Bahn schritten, aber mit dieser Arbeit gar nicht weiter kamen; von dem Beginne des eigentlichen Baues sah man gar nichts, und der englische Consul meinte in seinem Berichte: *„there is evidently a hitch somewhere“*, was er umsomehr zu bedauern erklärte, als jeder weitere Monat Verzögerung naturgemäß dem geringen Vertrauen noch mehr abträglich sein müsse, welches dieser Art von Unternehmungen auf den Philippinen von Seiten der breiteren Volksschichten entgegengebracht werde. Der Consul selbst scheint übrigens auch nicht das felsenfesteste Vertrauen in die Unternehmung gehabt zu haben, denn er empfahl alle Vorsicht bezüglich der Investirung von englischem Capital bei dieser Sache[1]). Eine andere Eisenbahnlinie, Centraleisenbahn von Luzon genannt, deren Trace uns nicht näher bekannt ist, steht im Projecte, und wurde der Bau der englischen Firma zu Manila *Smith Bell and Co.* concessionirt, und zwar ohne dass eine Zinsengarantie verlangt oder gewährt worden wäre. Die Länge dieser Bahn würde $23^3/_4$ engl. Meilen betragen, und die Kosten waren auf 225.000 £ veranschlagt. Nach dem Urtheile des englischen Consuls müsste diese Bahn, in den unmittelbaren Umgebungsbereichen der Hauptstadt, durch die bestcultivirten Landstriche der Insel Luzon führend, gewiss die glänzendsten financiellen Resultate ergeben, vorausgesetzt, dass Anlage, Bau und Betrieb rationell durchgeführt würden.

Gegenwärtig ist der Verkehr zu Lande noch auf Straßen angewiesen, welche nur zum geringen Theile für Fuhrwerk prakticabel sind; für den Briefverkehr auf Luzon unterhält die Postverwaltung den Verkehr auf ziemlich zahlreichen Linien; die Postsendungen werden auf diesen Linien zumeist durch reitende Boten, mitunter auch durch Fußboten vermittelt. Man unterscheidet vier Gruppen solcher Postrouten; die nördliche, mit einer Gesammtlänge von 545 *km*, die nordöstliche mit einer Länge von 565 *km*, die südliche mit 486 *km*, endlich die östliche Gruppe mit 44 *km* Routenlänge. Die Thätigkeit des Centralpostamtes der Philippinen in Manila ist durch die folgenden, das Jahr 1883/84 betreffenden Ziffern charakterisirt.

Ausgehende Poststücke:

| Bestimmung | Private | Dienstliche | Drucksachen |
|---|---|---|---|
| | Briefsendungen | | |
| Philippinen ........ | 258.733 | 74.345 | 446.573 |
| Spanien ........... | 136.224 | 1.777 | 67.020 |
| Ausland ........... | 92.058 | — | 42.527 |
| Im ganzen .... | 487.015 | 76.122 | 556.120 |

Eingehende Poststücke:

| Herkunft | Private | Dienstliche | Drucksachen |
|---|---|---|---|
| | Briefsendungen | | |
| Philippinen ........ | 216.314 | 75.940 | ? |
| Spanien ........... | 148.017 | 2.024 | 815.916 |
| Ausland ........... | 64.977 | — | 81.648 |
| Im ganzen .... | 429.308 | 77.964 | 897.564 |

[1]) Neueren Angaben zufolge sollen die Bahnbauten in Angriff genommen sein. (Dipl.-stat. Jahrbuch 1889.)

Die totale Bewegnng an Postsendungen in dem genannten Jahre betrug also 916.323 private Briefsendnngen, 154.086 Dienstschriften, und 1,453.684 Zeitungen, Broschüren, Circnlare nnd sonstige Drucksachen.

Für das Reisen von Personen im Innern bestehen keine eigenen Anstalten; man reist zu Pferde, sofern man nicht die weitaus beliebteren Wasserstraßen benützen kann; Lasten werden auf den, besonders znr Regenzeit sehr schlechten Straßen, durch zweirädrige schwere Karren befördert, die von Büffeln dnrch dick und dünn geschleppt werden.

Die Einführung des Telegraphen datirt auf Luzon erst seit dem Jahre 1872; im December dieses Jahres wnrde die erste knrze Linie von Manila über Cavite nnd Punta Restinga nach Corregidor der öffentlichen Benützung übergeben. Im Jahre 1878 wnrde die Linie nach Pnnta San Jago, über Lagnna und Batanges, nnd die Linie von Manila nach dem Cap Bolinao eröffnet, so dass die Provinzen Bnlacan, Pampanga, Tarlac, Panganisan und Zambales in die telegraphische Verbindnng einbezogen waren; in den beiden Jahren 1874 und 1875 wnrden die Provinzen Ilocos (Sur nnd Norte), Balanga, Battaan nnd Nueva Ecija in das Netz einbezogen, nnd seither die telegraphische Commnnication über die Insel Lnzon noch wesentlich erweitert; das Netz zerfällt jetzt in drei Hauptlinien, welche in neun Sectionen nntergetheilt werden. — Das wichtigste Ereignis für das Telegraphenwesen der Philippinen war die Einschaltung in das allgemeine Weltnetz, welche durch die Legung eines Kabels zwischen Manila und Hongkong erfolgte. Am 7. Mai 1880 ging die erste Depesche von Manila auf submarinem Wege nach Hongkong ab. Die Errichtnng eines Netzes auf den Visayas-Inseln ist nahe bevorstehend. Die Gesammtlänge der Telegraphenleitnngen auf Luzon betrug im Jahre 1880 1149 *km*. Der Tarif für interne Telegramme beträgt, bei fünf Freiworten für die Adresse, 50 cts. für die ersten zehn, $^1/_2$ ct. für jedes folgende Wort. Nach Europa kostet das Wort 2 Pesos 60 cts.; hohe Tarife haben die Telegramme nach Westindien; so z. B. kostet das Wort nach Trinidad 6 Pesos 53 cts. Nahezn ebenso hoch sind im allgemeinen die Tarife für Telegramme an die Westküste von Südamerika, während jene nach Centralamerika dio allertheuersten sind; das Wort nach Gnayaquil z. B. kostet über 9 Pesos.

Die wichtigste der Verkehrsformen für die Philippinen, einen oceanisch gelegenen Archipel, ist natnrgemäß der Seeverkehr. Die erste Stelle in diesem Verkehre nimmt für Manila die *Marquez de Campos*-Dampferlinie ein — in Ostasien unter dem Namen *Royal Spanish Mail and Coasting Steamship Company* bekannt. Die Schiffe dieser Gesellschaft unterhalten einen regelmäßigen Verkehr, welcher Manila einmal im Monate mit Liverpool, Barcelona und Singapore in Verbindung bringt; kleinere Dampfer derselben Gesellschaft fahren zweimal des Monats zwischen Singapore und Manila. Einbis zweimal in der Woche verkehren englische Dampfer zwischen Hongkong und Manila; die Schiffe der englischen *Sirap*-Linie berühren Manila anf ihren Fahrten zwischen Antwerpen, England, Singaporo und Japan. Den täglichen Localverkehr zwischen Cavite und Manila, sowie zwischen Manila und der *Laguna del Bay* vermitteln eigene kleinere Fahrzeuge. Sehr groß ist aber außerdem die Zahl der Dampfer, welche ohne regelmäßigo Folge den Hafen von Manila berühren; os erhellt dies am besten aus der Zahl der Dampfschiffahrts-Gesellschaften nnd Dampfer, welche in Manila durch eigene Agenten vertreten sind. Die Firma Inchausti & Co. vertritt acht spanische, die Firma

Macleod fünf spanische, die Firma Reyes vier spanische; mehrere andere Firmen noch einige spanische, endlich die Firma Peele und Hubbel drei englische Dampfer; an namhafteren Schiffahrtsgesellschaften sind in Manila durch Agenten vertreten: die *Peninsular and Oriental Steam Shipping Company*; die *Compagnie des Messageries Maritimes;* die *Navigazione Generale Italiana* (Florio und Rubattino); die *Ocean Steam Ship Company*; der Österreichisch-Ungarische Lloyd; die Hamburger deutsche Dampferlinie *King-Sin*; die *Indo-China Steam Shipping-Line*; die *China Navigation Company*; die *Glen*-Linie; die *Eastern and Australian St. Sh. Co.*; die *Pacific Mail Steam Ship Co.*; die *Occidental and Oriental St. Sh. Co.*

Die eigene Handelsflotte der Philippinen bestand 1884 aus 65 Dampfern und 469 Segelschiffen, die Küstenfahrer eingerechnet, welchen ein bedeutender Antheil an dem inneren Seeverkehre des Archipels zukommt.

Der gesammte Schiffsverkehr im Hafen von Manila betrug im genannten Jahre, wie Fregattenkapitän v. Spetzler berichtet, an spanischen Schiffen 51 Dampfer und 512 Segelschiffe mit 44.287 *t*; an Schiffen fremder Nationen aber 105 Dampfer, 105 Segelschiffe mit 165.745 *t*; 26 Kriegsschiffe besuchten den Hafen während dieses Jahres, worunter 16 spanische, 6 englische, 1 deutsches und 1 russisches. Für den Hafendienst steht eine ausreichende Anzahl starker Schlepper — meist Propeller — dann Lastboote aller Größen, gegen 1000 an der Zahl, zur Verfügung. Diese Servitutsfahrzeuge sind Eigenthum einer Gesellschaft. —

Die geschäftliche Thätigkeit von Manila zeigt nicht jene fieberhafte Emsigkeit, welche man an manchen anderen Handelsplätzen des ostasiatischen Bereiches zu bemerken gewohnt ist. Mit Ausnahme der Verschiffungszeit der Ausfuhrsproducte wickeln sich die Geschäfte mit ziemlicher Gemächlichkeit ab; ein guter Theil der Arbeit wird in den Morgenstunden bewältigt, bevor die Sonne ihre größte Kraft erlangt hat. Zollamt und Post schließen ihre Bureaus während der Mittagsstunden; nach vier Uhr hört die geschäftliche Thätigkeit überhaupt auf, und der Rest des Tages und der Abend sind den verschiedenen Erholungen und Vergnügungen gewidmet. Ein großer Theil der Spanier und die meisten fremden Europäer leben auf Landsitzen in der nahen Umgebung der Stadt, wohin sie sich, sobald es die Geschäfte erlauben, zurückziehen; der fremde Besucher findet dort stets, und nicht allein bei seinen Landsleuten, gastlich geöffnete Häuser und angenehme Gesellschaft, wenn er es nicht vorzieht, das lebhafte Volkstreiben und die volksthümlichen Belustigungen aufzusuchen, die in Binondo anzutreffen sind. Unter den Fremden überwiegen die Söhne Albions, und unter ihnen sind Schotten am zahlreichsten vertreten.

Die Lebensverhältnisse von Manila sind für den dortigen Fremden im allgemeinen recht angenehme, aber sie erfordern bei nur einigen Ansprüchen an Behaglichkeit ziemlich bedeutenden Geldaufwand. Von den theueren Wohnungen wurde schon früher Erwähnung gethan; Kleidung und die Gegenstände des bescheidenen Luxus, an welchen der Europäer gewohnt ist, werden als hochverzollte Importgegenstände recht theuer; ein Wagen und Pferde sind ein nahezu unentbehrlicher Besitz, und es kommt ein zweispänniger Wagen, wie solche an Ort und Stelle in sehr annehmbarer Qualität erzeugt werden, auf nahezu 100 £ zu stehen, das Paar Pferde auf 60—70 £. Eine zahlreiche Dienerschaft ist nahezu unentbehrlich; eingeborene *boys*, zu leichteren

Diensten verwendbar, aber ziemlich indolent, erhalten 1—2 £ an monatlichem Lohne und die Kost, welche für sie hauptsächlich aus Reis und Fisch besteht; der Koch ist immer ein Chinese und erhält 3—4 £ monatlich; er ist stets auch zugleich eine Art von Haushälter, da weibliche Dienerschaft beinahe gar nicht vorkommt. Kutscher und Reitknechte, ausschließlich Tagalen, erhalten 2—2½ £, verköstigen sich aber meistens selbst.

Zur Vervollständigung dieser Angaben, aus welchen ein Schluss auf die materiellen Lebensbedingungen in Manila immerhin gezogen werden kann, wollen wir die Platzpreise der wichtigsten Artikel anführen, wie solche zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS in Manila zu zahlen waren.

Frisches Fleisch das spanische Pfund 14—18 cts.
Frisches Brot „ „ „ 10—12 „
Frisches Gemüse „ „ „ 6—8 „
Ein lebender Ochse 10 $
Bier 84 Flaschen à ¼ Liter 12 $
Zwieback das spanische Pfund 7½ cts.
Butter „ „ „ 62½ „
Präservirtes Rindfleisch per 72 spanische Pfd. 29 $
„ Hammelfleisch „ 72 „ „ 25 „
*Corned Beef* per 72 spanische Pfd. 28 $
Reis das spanische Pfd. 3 cts.
Rum Nr. 1 die Gallone 1 $ 87½ cts.
„ Nr. 2 „ „ 1 „ 62½ „
Zucker 6 spanische Pfd. 1 $
Essig die Gallone 1 $ 50 cts.
Seife das spanische Pfd. 6½ cts.
Wein das Fass 20 $
Erbsen das spanische Pfd. 13⅓ cts.
Salzfleisch „ „ „ 14 „
Eingepökeltes Schweinefleisch das spanische Pfd. 17 cts.
Manila-Tau 200 *m* von 1½″ Stärke 16 $
Castoröl die Gallone 1 $ 62½ cts.
Cocosöl „ „ 1 „ 50 „
Unschlitt ein spanisches Pfd. 26 cts.
Werg „ „ „ 25 „

Alle diese Artikel sind ohne Mühe zu erlangen und in genügenden Mengen stets vorhanden; wenn wir hinzufügen, dass Fregattenkapitän von Spetzler den an Ort und Stelle zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS vorhandenen Kohlenvorrath auf etwa 15.000 *t* beziffert, so kann man aussprechen, dass in Manila alle erforderlichen Ressourcen für die Verproviantirung, und in technischer Beziehung alle Hilfsmittel vorhanden sind, welche ein Schiff mittlerer Größe beanspruchen kann.

Im Handel und Verkehre kommen die alten Gebrauchsmaße und Gewichte viel häufiger vor, als die metrischen, obwohl letztere gesetzlich bestehen, und auch z. B. die officiellen Zollausweise die Gewichtsmengen der ein- und ausgeführten Waren nach Kilogrammen angeben. Diese alten Maße und Gewichte sind:

Das spanische Pfund, circa 2% schwerer als das englische; die *Aroba* = 25 Pfd. spanisch oder 25½ Pfd. englisch; der *Quintal* oder Centner =

100 Pfd. spanisch = 46 Kilogr. = 101·44 Pfd. englisch = 94·97 Hamburger Pfd.; der Pikul = $5^1/_2$ Arobas oder $137^1/_2$ Pfd. span. oder $133^1/_3$ Pfd. englisch.

Eine *Corja* begreift 20 Stück bei Stückwaren; für Reis ist der *Cavan* oder *Coyang* die räumliche Maßeinheit = 3·47 spanische Kubikfuß. Hanf, Zucker, Kaffee und Perlmutterschalen werden nach Picul, Indigo und Tabak nach *Quintal* verkauft. Die Tonne ist der englischen mit 2240 Pfd. gleich. Als Längenmaß steht die spanische *Vara* von 36 Zoll (100 *Varas* = 92·73 engl. *Yards* = 122·64 Brabanter Ellen = 148·43 Hamburger Ellen = = 84·80 Meter = 70·67 Pariser Ellen) im Gebrauche. Doch wird in dem Großhandel, namentlich bei dem wichtigsten Importartikel, den englischen Baumwollstoffen, nach englischem *Yard* von 36 Zoll gerechnet.

Das Flächenmaß für Grundstücke ist der *Guinon* von 1000 Quadrat-Faden, der Faden = 3000 *Varas* oder castilische Ellen.

Die gesetzliche Einheitsmünze ist der *Peso duro* oder spanische Thaler zu 370·9 Gramm feinen Silbers. Der *Peso* hat 8 Realen à 12 *Granos* oder 100 *centavos*.

---

## 31. Zamboanga.

*NAUTILUS: 22. bis 23. März 1886.*
*AURORA: 6. bis 7. März 1887.*

---

Die große Insel Mindanao oder Magindanao wird politisch in sechs Bezirke eingetheilt, von welchen der erste der Bezirk von Zamboanga — auch Samboangan genannt — ist. Dieser Bezirk ist der kleinste, aber unstreitig auch der wichtigste der Insel; er begreift die südliche Hälfte der westlichen Halbinsel von Mindanao, d. i. den ganzen schmäleren Ausläufer der Halbinsel, welcher von NNO nach SWW gerichtet ist, und dazu noch die südlichen Partien des massigen größeren Theiles oder des Stammes der Halbinsel. Der District Zamboanga zählt fünf größere Ortschaften oder Gemeinwesen — *Pueblos* — und noch außerdem drei Kirchspiele, oder von Christen bewohnte Niederlassungen (*visitas*); wie schon bei einer früheren Gelegenheit erwähnt, ist die spanische Sprache in dem ganzen Bezirke Zamboanga verbreitet, und wird auch von den fünfzehn heidnischen Stämmen, die im Bezirke ihre Wohnsitze haben, gesprochen. Die Ortschaften oder Gemeinden, welchen der Rang von *Pueblos* zukommt, sind: Zamboanga, Hauptort des Districtes und zugleich der ganzen Provinz, welche die Insel Mindanao begreift; Tetuan, ehemals Lamala genannt, und als Vorstadt von Zamboanga angesehen, seit 1862 zur selbständigen Gemeinde erklärt; Mercedes, ehemals Pasveana geheißen, mit den unter eigenen *tenientes de justicia* stehenden Nachbargemeinden Catumbal, Bolong, Curuhan, Manicahan und Boalan; dann Santa Maria, ehemals zu Zamboanga gerechnet, seit 1877 selbständige Gemeinde, mit seinem Vororte Gusu 2815 Einwohner zählend, eine Meile von Zamboanga entfernt; endlich Ayala, mit dem alten Namen Dumalon, vier Leguas von Zamboanga, an der Westküste der Halbinsel gelegen. In der Nähe von Ayala befindet sich die Strafcolonie von San Ramon. Unter den 2000 Bewohnern von Ayala zählt man über 1400 Bekenner des Christenthumes.

Mindanao ist noch zu sehr großem Theile unerforscht; die spanische Herrschaft hat sich noch nicht über die ganze Insel zu verbreiten vermocht,

und wohl der größte Theil der 300.000 Einwohner, welche die Insel nach mehrfachen Schätzungen haben soll, leben frei, oder wenn man will, selbständig, unter der Herrschaft ihrer eingeborenen Chefs, welche hier, wie auf Borneo, *Datus* genannt werden; sie sind entweder gänzlich von den Spaniern unabhängig, oder in einer mehr nominellen Abhängigkeit von denselben, welche sich mitunter durch Zahlung mäßiger Tribute äußert. Der Bezirk von Zamboanga aber steht in dieser Beziehung in vollstem Gegensatze zu dem großen übrigen Theile der Insel Mindanao; dieser Bezirk ist vollständig spanisch geworden, und ist eine der ältesten Ansiedlungen der Spanier auf den Philippinen.

Die Hauptstadt des Bezirkes Zamboanga, genannt wie dieser selbst, ist, wie schon bemerkt, zugleich die Hauptstadt dieser Provinz, und als solche der Sitz sowohl des politisch-militärischen Gouvernements der Insel (hier auch zugleich District, s. S. 745), wie auch der politisch-militärischen Regierung des Districtes. Gouverneur der Provinz ist ein General; zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS war derselbe (s. S. 93) abwesend, da er die Leitung eines Kriegszuges gegen unbotmäßige eingeborne Stämme übernommen hatte. Vorstand des politisch-militärischen Districtes ist ein Brigadier, meistens in der Charge eines Obersten. Zamboanga ist Sitz eines Gerichtes erster Instanz, einer Finanzbehörde, mit welcher die Postverwaltung vereinigt ist, mehrerer militärischer Behörden, als: Artillerie- und Geniedirection, Kriegscommissariat, Commando der Flottenabtheilung des Südens; dann befinden sich noch eine Küstenaufnahms-Abtheilung und ein Hafenkapitanat hier.

Zamboanga ist befestigt. Das hauptsächlichste der Befestigungswerke ist das *Castilo del Pilar*, in der Nähe des Strandes gelegen; es ist von starken Umfassungsmauern und einem Graben umgeben; die Bewehrung der Wälle besteht aus vier 15 *cm*-Krupp-Geschützen und sechs 8 *cm*-Krupps. Innerhalb der Befestigungsmauern befindet sich die Kaserne zur Aufnahme der Besatzung. Diese Besatzung besteht gewöhnlich aus einem Regimente Infanterie und den erforderlichen Abtheilungen Artillerie- und Geniesoldaten; zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS war diese Garnison sehr reducirt, da der größte Theil derselben sich auf dem Kriegsschauplatze befand.

Von den militärischen Einrichtungen, welche in Zamboanga bestehen, ist nur das Militärhospital erwähnenswert. Dasselbe besteht seit dem Jahre 1886. Es ist vollständig nach den modernen, für derlei Anstalten maßgebenden Principien erbaut und eingerichtet. Die schönen, großen Räume sind gut ventilirt; man bemerkt vorzüglich eingerichtete Baderäume und Desinfectionsöfen. Die sechs allgemeinen Krankenzimmer haben einen Belagraum von 80 Betten; ein separirter Pavillon mit sechs Zimmern ist für die Aufnahme von kranken oder verwundeten Officieren und Beamten bestimmt. Zwei Ärzte, ein pharmaceutischer und ein administrativer Beamter sind in dem Hospitale thätig.

Die Stadt Zamboanga liegt an der Südseite der Halbinsel Mindanao, an der Basilian-Straße, durch welche die kürzeste Verbindung zwischen China und Australien führt. Der Ort ist unansehnlich und klein; er breitet sich längs des flachen Strandes aus, ohne dass sich die Häuser weit von dem Strande gegen das Innere entfernen würden. Ein canalartig eingedämmter, mehrfach überbrückter Bach durchströmt den Ort seiner ganzen Länge nach von Westen nach Osten. Am östlichen Ende des Ortes, neben einem christlichen Begräbnisplatze, erhebt sich das früher erwähnte Fort, über dessen Ringmauer man die Dächer der Kaserne emporragen sieht; anschließend an

dieses Fort bemerkt man drei Reihen kleinerer Häuser, die in der ersten Reihe stehenden in europäischem Stile erbaut; hier finden sich die Wohnungen von Beamten, Officieren und der hier ansässigen Europäer und wohlhabenderen Chinesen. Die Gebäude sind beinahe durchwegs aus Holz gezimmert, einstöckig, weiß getüncht, mit großen Fenstern und Thüren versehen, welche durch Schubthüren und Jalousien verschlossen gehalten werden. Das Dach ist meistens nur wenig vorspringend, daher auch die sonst in den Tropen so sehr und mit Recht beliebten Veranden hier fehlen; das Dach bildet keine Giebelflächen, sondern fällt nach allen vier Seiten des Gebäudes gleichmäßig ab. Sehr häufig sieht man auch hier, sowie in Binondo und den anderen Vorstädten von Manila, dünnes Eisenblech zur Eindeckung der Dächer verwendet.

Weiter nach Westen vordringend, kommt man zu einem kurzen, theilweise durch Piloten geschützten steinernen Molo, welcher an seinem Kopfe auf thurmartigem Gerüste das Hafenfeuer trägt; landeinwärts von diesem Molo erhebt sich ein mauerumgebenes Kloster mit einer zweithürmigen Kirche. Sowohl das Kloster als die Kirche sind zum größten Theile aus Holz gefügt; nur die Umfassungsmauer des Klosters, dann Fundamente und Pfeiler sind aus Mauerwerk hergestellt. Vor der Kirche bilden die Häuser einen geräumigen Platz, wo man ein Kaffeelocale mit Bierschank findet, und wo das Vorhandensein eines Musikpavillons andeutet, dass man hier den vornehmsten Erholungsplatz der Stadt vor sich hat.

Über das Kloster hinaus folgen nun die hüttenartigen Wohnstätten der Eingebornen; diese Hütten liegen an dem Strande und sind auf Pfählen, nach malayischer Art, gebaut. Auch sieht man landeinwärts solche Hütten in Cocoshainen zerstreut liegend. Die Hütten machen einen recht ärmlichen Eindruck; Dach und Wände sind meist aus Palmblättern, letztere, sowie auch der Estrich, aus gespaltenem, durch Bastbänder zusammengehaltenem Bambus; in diesem Falle sind die Wände bemörtelt und getüncht, die Fenster groß, mit fallthürartigem Verschlusse aus Palmblättern. Der unter dem Hause, durch die dasselbe tragenden Pfähle abgegrenzte Raum, selten abgeschlossen, dient als Werkstätte, Verkaufsladen oder Vorrathsraum. Auch bei diesen Hütten ist die früher erwähnte vierseitige, überallhin gleichmäßig abfallende Form der Dächer zu bemerken.

Zamboanga hat weder eine commerzielle, noch industrielle Bedeutung irgend welcher Art. In der Umgebung wird Reis gebaut und nicht unbedeutende Viehzucht getrieben, so dass die Bedürfnisse der etwa 6000 Einwohner, Eingeborne und Chinesen, gedeckt sind; ein einziger Europäer, und zwar ein Deutscher Namens Höflich, hält einen Verkaufsladen, eine Art von Bazar, in welchem die verschiedenartigsten Gegenstände zu haben sind. Sonst ist der Handel mit den geringen Einfuhrsgegenständen, welche hier auf Absatz überhaupt rechnen können, in den Händen von Chinesen. Der Export, Producte der Landwirtschaft und Viehzucht in geringer Menge umfassend, ist unbedeutend.

Durch spanische Dampfer steht Zamboanga in einer zweimal des Monats statthabenden Verbindung mit Manila. Telegraphenverbindung besteht nicht.

Die Ressourcen für die Schiffahrt sind, wie nach dem bisher Gesagten leicht erklärlich, nur sehr gering. Kohlen sind in dem Magazine vorräthig, welches auf der Insel Basilian für die Zwecke der spanischen Kriegsschiffe errichtet worden ist, kommen aber als Handelsartikel nicht vor; Werkstätten, in welchen einige Reparaturen besorgt werden könnten, sind keine vorhanden;

der einzige Vortheil, den ein Schiff durch das Anlaufen von Zamboanga haben kann, besteht demnach in dem Einnehmen von frischen Lebensmitteln, die in bescheidenem Maße hier zu haben sind. Man zahlte an Bord des NAUTILUS für das Kilo Brot, ebenso wie für das Kilo Fleisch 60 kr. unseren Geldes in Gold; sehr dünnes Palmöl kostet 50 kr. in Gold das Kilo. Lebendes Vieh zu Schlachtungszwecken kann auch erhalten werden. In Zamboanga wurde, wie in Manila, der englische Sovereign für 5 Pesos angenommen.

In maritimer Beziehung bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler, dass das Anlaufen von Zamboanga mit keinerlei Schwierigkeiten verbunden ist. Die Gebäude des Ortes, sowie eine niedere, bewaldete Insel bieten gute Orientirungsobjecte, welche schon auf große Entfernung wahrnehmbar sind. In der Basilianstraße herrschen ebenso wie vor der Stadt Zamboanga starke Strömungen; daher erscheint es räthlich, im Hahnepoot zu ankern. Der Grund der Rhede soll stellenweise steinig sein. Ein empfehlenswerter Ankerplatz ist jener in der Nähe des Leuchtfeuerdammes in sieben Faden Wasser. Die benützten Karten erwissen sich als richtig; Detailpläne existiren aber nicht. Die Ufer sind flach und sandig, nur in der nächsten Nähe des Molos sind sie mit Piloten eingedämmt. An der östlichen Seite des Molos befinden sich zwei Anlegetreppen für nicht allzu tief gehende Boote. Das Hafenfeuer ist roth, und steht auf einem weißen, thurmartigen Gerüste. Bojen oder Vertäuungshilfsmittel anderer Art sind nicht vorhanden. Die Gezeitenströmungen erreichen die Geschwindigkeit von zwei Meilen.

Der seichte Grund des Strandes wird durch drei sehr mangelhafte Seezeichen angedeutet. Es sind dies Tripots mit kegelförmigem Korbe. Das eine dieser Zeichen befindet sich zwei Kabel im WSW des Leuchtfeuers; das zweite SSO auf eine Kabel; das dritte endlich OSO auf vier Kabeln vom Kopfe des Molo, eine Kabel vom Lande entfernt.

Im WSW. von Zamboanga befindet sich die mit dem Namen *Little Bank* bezeichnete Untiefe; diese ist durch ein Seezeichen von dem gleichen Aussehen wie die früher erwähnten markirt, und befindet sich in 6° 53′ 48″ nördlicher Breite und 122° 1′ 28″ östlicher Länge von Greenwich.

---

## 32. Das Datum auf den Philippinen.

Wenn es auf den ersten Blick sonderbar erscheinen mag, dass wir dem Datum, *wie solches auf den Philippinen gezählt wird*, hier ein eigenes Capitel widmen, so hoffen wir doch, durch die nachstehenden Ausführungen den Beweis für die Berechtigung dieser Einschaltung zu erbringen.

Die Philippinen, wenige Längengrade im Osten von dem alten Continente gelegen, haben nämlich bis vor verhältnismäßig kurzer Zeit eine Datumszählung geführt, welche von jener der alten Welt um einen Tag differirte; diesem an sich schon bemerkenswerten Umstande steht die weitere, etwas befremdende Thatsache gegenüber, dass die Annahme *richtiger*, mit den benachbarten Ländern übereinstimmender Zählung des Datums auf den Philippinen zwar schon vor nahezu einem halben Jahrhunderte stattgehabt hat, dass aber von dieser Berichtigung, wie es scheint, in der deutschen Fachliteratur bisher nicht in einer Weise Kenntnis genommen worden ist, welche die Basis für allgemeineres Bekanntwerden der vorgenommenen Richtigstellung abzugeben geeignet gewesen wäre.

Wir wollen diesen beiden Thatsachen: nämlich der *früheren abweichenden Datumszählung auf den Philippinen*, und der in der deutschen Literatur (mit wenigen Ausnahmen) zum *Ausdrucke kommenden irrthümlichen Meinung*, diese abweichende Datumszählung bestehe auch jetzt noch immer weiter fort, im folgenden einige aufklärende Ausführungen widmen; diesen Ausführungen wollen wir den Wunsch mit auf den Weg geben, dass sie von besserem Erfolge begleitet sein mögen, als der Versuch einer Richtigstellung es war, welchen der Verfasser dieses Werkes vor mehr als zwanzig Jahren — von den Philipinnen aus — in der gleichen Sache unternommen hat.

Vielleicht ist es rathsam, für einen Theil unserer nichtmaritimen Leser in aller Kürze zuerst einiges zur Orientirung vorauszuschicken.

Bekanntlich haben alle unter ein und demselben (Halb-) Meridian — vom Nord- bis zum Südpole — liegenden Orte ein und dieselbe gemeinschaftliche Tageszeit. Die *östlich* vom Beobachter liegenden Meridiane, weil diesen die Sonne schon früher aufgegangen ist, haben weiter vorgeschrittene, die *westlich* liegenden aber geringere Tageszeiten. Jeder Grad Längendifferenz entspricht einem Zeitunterschiede von 4 Zeitminuten; ein Ort, der 90° östlich von Wien liegt, hat 6 Uhr Nachmittag, im Augenblicke, in welchem es in Wien Mittag ist; ein Ort, welcher 90° westlich von Wien liegt, hat im gleichen Augenblicke erst 6 Uhr morgens.

So einfach nun dieses — wohl allgemein bekannte — Verhältnis scheint, so entsteht doch sofort Unsicherheit und Verwirrung, wenn man nach der Zeit forscht, welche einem Orte zukommt, der 180° Längenunterschied vom eigenen Orte zählt. Man kommt da zu ganz verschiedenen Resultaten, je nachdem man die Zählung nach Osten oder nach Westen vornimmt.

Nehmen wir z. B. an, es sei in Wien der 1. Januar, 8 Uhr morgens. Welche Zeit zählt der Ort, besser alle Orte, welche von Wien um 180° in ihrer geographischen Länge differiren? Gehen wir nach Osten, so müssen wir 12 Stunden zuzählen, und finden also den 1. Januar, 8 Uhr abends; gehen wir aber nach Westen, so müssen wir 12 Stunden abrechnen, finden also den 31. December, 8 Uhr abends. Es entsteht nun die Frage: Ist an diesen Orten, wo es zweifellos 8 Uhr abends (Ortszeit) ist, der 31. December, oder schon der 1. Januar zu zählen?

Diese Frage ist mit Bestimmtheit, nach irgend welchen wissenschaftlichen Grundsätzen, nicht zu beantworten. — Sie ist schon deshalb nicht streng lösbar, weil der Ausgangspunkt der Zeitzählung (in unserem Beispiele Wien, d. h. der Meridian von Wien) ein willkürlich angenommener ist; und bekanntlich erkennt die Menschheit zahlreiche Meridiane als erste Meridiane an, d. h. als solche, von welchen aus die Zeitzählung ihren Ausgang zu nehmen hat.

Die verbreitetste Geltung unter den vielen ersten Meridianen haben nun allerdings drei sehr nahe aneinander liegende Meridiane behalten: jene von Ferro, von Greenwich und von Paris. Diese Meridiane schließen ein schmales, sphärisches Zweieck ein, welches als Ausgangsregion der Zeitzählung, soweit dieselbe auf die (christliche) Datumszählung influenzirt, für die ganze Erde angesehen werden kann; diesem sphärischen Zweiecke steht, 180° in der Länge entfernt, ein anderes von gleicher (geographischer) Längenausdehnung gegenüber, in welchem (wie dies das früher gegebene Beispiel erläutern mag) die Datumszählung zu einer (in den Grenzen eines Tages) willkürlichen, und durch die — ebenfalls beliebige — Bevorzugung eines der drei hauptsächlichsten ersten Meridiane noch weiters beeinflussten Sache wird.

Innerhalb dieses letzterwähnten sphärischen Zweieckes liegende Orte können das Datum annehmen, als ob man vom gewählten Ursprungsmeridian aus nach Osten, und ebenso, als ob man vom Ursprungsmeridian aus nach Westen gezählt hätte, — ohne dass man, noch so streng genommen, das eine oder das andere Datum als ein unrichtiges zu bezeichnen berechtigt wäre. — Es mögen auch thatsächlich auf den Inseln des Großen Ozeans, welche in den gedachten Rayon fallen, Anomalien genug in der beregten Richtung vorkommen; manche westlicher gelegene Insel oder Gruppe mag ein geringeres Datum zählen, als der östliche Nachbar; und es wäre keine uninteressante Aufgabe, in diesen Regionen die thatsächlich im Gebrauche stehenden Datumszählungen in zweifelloser Weise zu constatiren, um die Datumsgrenze, wie sie in Wirklichkeit auf der Erde besteht, auf unseren Globen und Landkarten richtig verzeichnen zu können, und die jetzt noch so häufig vorkommende, den thatsächlichen Verhältnissen nicht entsprechende derlei Linie endgiltig zu verdrängen. — Im allgemeinen wird wohl auf jeder Insel und Inselgruppe in jener Region einfach jenes Datum weitergezählt worden sein, welches die ersten europäischen oder amerikanischen Besiedler

mitbrachten, und welches also ein verschiedenes sein muss, je nachdem diese Besiedler vom Osten oder Westen ankamen[1]).

Die Philippinen nun liegen weit außerhalb nach Westen zu von dem erwähnten Bereiche geographischer Längen, in welchem die Zählung des Datums gewissermaßen eine beliebige bleibt; auf den Philippinen ist — wissenschaftlich genommen — die Zählung des einen oder des andern, des östlichen oder westlichen Datums keineswegs eine Sache des freien Beliebens, denn diese Inselgruppe gehört auch in dieser Richtung zur alten Welt.

Dennoch hat man auf den Philippinen bis zum 30. December 1844 ein um einen Tag unrichtiges, vom Datum der alten Welt differirendes, nämlich das östliche, Datum gezählt.

Die Ursachen dieser Anomalie sind historischer Natur.

Vorerst kommt in Betracht, dass Magelhaens, von Osten her kommend, die Philippinen entdeckte. Es ist bekannt, dass seine Gefährten, unter d'Elcanos Führung die erste Weltumseglung vollbringend, bei ihrer Rückkehr in die Heimat auf das Höchste darüber bestürzt waren, dass ihnen sozusagen ein Tag verloren gegangen war; die sorgfältig geführten Schiffstagebücher der Expedition ließen keinem Zweifel darüber Raum, dass sich nicht etwa durch eine Nachlässigkeit ein Fehler in die Zeitrechnung eingeschlichen haben könne; und dennoch stand die unleugbare Thatsache vor aller Augen, dass d'Elcano mit einem andern Tagesdatum an Bord ankam, als man es in der Heimat zählte[2]). Die Bestürzung war, den damaligen streng formellen Auffassungen in Sachen der Cultusvorschriften entsprechend, hauptsächlich durch die Überlegung hervorgerufen, dass man alle Fest- und Fasttage zu unrichtiger Zeit gefeiert und gehalten haben müsse. Die Besorgnisse, welche durch diese Entdeckung erweckt wurden, schwanden auch nur zum Theile, als bald die richtige Lösung des Räthsels gefunden wurde. — Es ist jedenfalls eine bemerkenswerte Coincidenz, dass der erste Vorschlag, transportable Uhren zur Bestimmung der geographischen Länge zur See anzuwenden, von Gemma Frisius in seiner im Jahre 1530 erschienenen Schrift: „De uso globi“ veröffentlicht wurde, während am 7. September 1522 d'Elcano nach Spanien zurückgekehrt war; die Erfindung der Taschenuhren — der ersten Uhren, von welchen man erwarten durfte, sie zur See benützen zu können — war damals erst wenige Jahrzehnte alt.

Von der Thatsache der Entdeckung der Philippinen von Osten her wird nun vielfach die eigenthümliche Erscheinung abgeleitet, dass man auf dieser Inselgruppe nachmals jene Datumszählung annahm, welche wir kurz die „östliche“ nennen wollen. Doch ist dies hier entschieden unrichtig, da

---

[1]) In dem ehemals russischen Alaska, östlich von der Behringsstraße, zählten die vom Westen gekommenen Russen und die vom Osten gekommenen Nordamerikaner gleichzeitig ihr mitgebrachtes Datum weiter; vielleicht war dies hier insoferne weniger störend, als die Russen den ohnehin differirenden Julianischen Kalender noch nicht aufgegeben haben. Immerhin hatten die damals miteinander in steter Berührung stehenden Russen und Amerikaner Alaskas, gleichzeitig verschiedene Wochentage; der Sonntag der Amerikaner war Montag bei den Russen u. s. w.

[2]) Eine vorläufige Wahrnehmung über die bestehende Datumsdifferenz soll von den heimkehrenden ersten Weltumseglern schon auf den Capverden gemacht worden sein; im Tagebuch Albo's findet sich am 9. Juli 1522 die Bemerkung: „*y este dia fue miercoles, y este dia tienen ellos por jueves*“. (Jagor.)

die Entdeckung vorerst mit der Eroberung und Besiedlung nichts gemein hatte. Hingegen kam Legaspi, der Eroberer und Colonisator der Philippinen, ebenfalls aus Osten, von dem spanischen Amerika; er brachte deshalb ebenfalls die östliche Datumszählung mit, und dieselbe wurde beibehalten.

Der Grund für das Beibehalten des »östlichen Datums« auf den Philippinen war vorerst ein politischer, vielleicht besser gesagt staatsrechtlicher, während später, auf lange Zeit hinaus, keine genügende Veranlassung dafür vorlag, die einmal angenommene und eingelebte Datumsführung abzuändern, und dies umsomehr, als ja die Philippinen in ihrem äußeren Verkehre beinahe ausschließlich auf das spanische Amerika angewiesen und beschränkt waren. Schiffe, welche zwischen Manila und Acapulco segelten, hatten es infolge der unrichtigen Datumsführung der Philippinen nicht nothwendig, bei jeder Fahrt das Datum unterwegs einmal abzuändern, und bei der Rückfahrt wieder eine Rückänderung desselben eintreten zu lassen.

Die fehlerhafte Art der Datumsführung auf den Philippinen hatte also, wie wir sehen, zur Zeit des innigen Verkehres zwischen dieser Inselgruppe und dem westlichen spanischen Amerika eine praktische Seite. Die in frühester Zeit maßgebende Seite der Frage war aber die staatsrechtliche, und es beruhte diese auf den Bestimmungen der bekannten Bullen des Papstes Alexander VI. vom 3. und 4. Mai 1493, welche Bullen die auf der östlichen Erdhälfte zu entdeckenden heidnischen Länder den Portugiesen, jene auf der Westhälfte aber den Spaniern zugesprochen hatten. Die Demarcationslinie, von welcher aus nach Osten und Westen zu rechnen war, sollte »vom Nord- zum Südpol, 100 *leguas* gegen Abend und Mittag aller sogenannten Azoren und Capverdischen Inseln verlaufen« [1]). Der Vertrag von Tordesillas, am 7. Juni 1494 zwischen Spanien und Portugal geschlossen, im Jahre 1506 von dem Papste Julius II. bestätigt, verlegte aber diese Linie 370 *leguas* nach Westen von den Capverdischen Inseln [2]). — Berechnet man nun, von dieser Demarcationslinie aus, unter Zugrundelegung des damaligen Größenwertes der *legua*, die Grenzen des den Spaniern zugesprochenen Entdeckungs- und Eroberungsrayons, so ergibt sich derselbe (rund) als das zwischen dem 47. West- und 133. Ost-Meridian von Greenwich eingeschlossene Gebiet [3]).

Die unvollkommenen Mittel zur Längenbestimmung, welche damals erst zugebote standen, ließen es aber immerhin strittig erscheinen, wo die (öst-

[1]) Oskar Peschel bemerkt treffend: »Die Ausdrücke der Bulle sind mathematisch so verworren, dass eine Linie genau 100 Meilen westlich und südlich von jeder Insel zweier weitausgestreuter Gruppen sich gar nicht ziehen ließe.« — Die zweite Bulle, in welcher eben die Demarcationslinie (zweimal) zur Definition gelangt, besagt: „. . . *fabricando et constituendo unam lineam a Polo Arctico, scilicet septentrione, ad Polum Antarcticum, scilicet meridiem . . . quae linea distet a qualibet insularum quae vulgariter nuncupantur de los Azores et Cabo Verde centum leucis versus occidentem et meridiem* . . .«

[2]) ». . . . *otorgaron y consintieron que se haga y asigne por el dicho mar Océano una raya ó linea derecha de Polo á Polo, de Polo Ártico, al Polo Antártico, que es de Norte á Sur, la qual raya ó linea é señal se haya de dar y dé derecha, como dicho es, á trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde para la parte de Poniente por grados ó por otra manera, come mejor y mas presto se pueda dar, de manera que no será mas*«.

[3]) Jagor gibt folgende Berechnung: »Von den leguas wurden $17^1/_2$ auf einen Grad des Äquators gerechnet: im Parallel der Capverden betrugen 370 leguas 21° 55'; nimmt man dazu die Längendifferenz zwischen der Westspitze dieser Inselgruppe und Cadix = 18° 48', so erhält man 40° 43' West und 139° 17' Ost von Cadix (rund 47° West und 133° Ost von Greenwich) als die Grenzen der spanischen Erdhälfte«.

liche) Demarcationslinie eigentlich wirklich verlaufe; — in wie weiten Grenzen die verschiedenen Berechnungsresultate schwankend gewesen sein mögen, erhellt am besten aus der Thatsache, dass die Spanier im Jahre 1524 zu Badajoz den protestirenden Portugiesen den Beweis zu liefern vermeinten, die (östliche) Demarcationslinie schneide die Mündung des Ganges; und Albo's — eines Gefährten des Magelhaens — Tagebuch berechnete die Längendifferenz zwischen der Magelhaens-Straße und den Philippinen mit 106°, während sie wirklich 159° beträgt.

Es ist leicht erklärlich, dass unter dem Walten solcher Unsicherheit in den geographischen Ortsbestimmungen, sowohl Spanier als Portugiesen in der ostasiatischen Inselwelt das gute Recht der ihnen durch die päpstlichen Bullen zugestandenen Eroberung für sich zu haben meinten; das eigentlich umstrittene Gebiet waren aber nicht die damals noch als wertlos angesehenen Philippinen, sondern die gewürzreichen Molukken. Karl I. (V.) trat im Jahre 1529 im Wege des Vergleiches die Ansprüche auf die Molukken für 350.000 Ducaten an Portugal ab; das Recht der Spanier auf die Philippinen blieb aufrecht, und im Zusammenhange mit diesen Rechtsbehauptungen und Rechtsfragen steht es, dass die Spanier die Philippinen ebenso consequent die „Inseln des Westens“ nannten, als die Portugiesen sie mit dem Namen der „Inseln des Ostens“ bezeichneten.

Die Philippinen, als „Inseln des Westens“, vom Osten her entdeckt und besiedelt, in jahrhundertelanger beinahe ausschließlicher Verbindung mit dem Westen Amerikas bleibend, adoptirten also, führten und behielten eine Datumszählung, welche von jener auf den benachbarten Molukken, auf Macao u. s. w. um einen Tag differirte.

Wie schon angedeutet, hat dieser für die geänderten Verhältnisse der Gegenwart anormale Zustand, welcher für die Beziehungen der Philippinen zur gegenüberliegenden asiatischen Küste, insbesondere zu den durch den englischen „Opiumkrieg“ eröffneten chinesischen Häfen und zum nahen, neu gegründeten Hongkong, dann zu Japan, der ostasiatischen Inselwelt, Australien, und auch im Verkehre mit dem spanischen Mutterlande u. s. w. von sehr störender Wirkung hätte werden müssen, mit Schluss des Jahres 1844 sein Ende erreicht; wir wollen uns den documentarischen Beweis für diese Behauptung vorläufig aufsparen, und zunächst daran gehen, unsere Ansicht zu begründen, dass die stattgehabte Regulirung der Datumszählung auf den Philippinen bisher nicht in genügender Weise bekannt geworden sei.

Wir wollen zu diesem Zwecke gerne die Annahme wagen, dass unsere Leser, gleich uns, die außerordentliche Gewissenhaftigkeit und Schwierigkeit der Arbeit willig anerkennen, welche von jenen hervorragenden Kräften aufgewendet worden ist, denen wir die großen, umfassenden, ebenso reichhaltigen als gründlichen deutschen Encyklopädien verdanken, die wir gemeiniglich mit dem Namen von Conversations-Lexica bezeichnen. Wenn nun die bedeutendsten dieser Encyklopädien, in vollster Übereinstimmung, eine unrichtige Thatsache angeben, so ist der Schluss erlaubt, dass in der Fachliteratur des betreffenden Gegenstandes der gleiche Irrthum vorwaltet, und eine Berichtigung dieses Irrthumes, sofern sie in der Fachliteratur überhaupt stattgefunden hat, nicht genügend bekannt geworden ist, nicht die genügende Aufmerksamkeit erregt haben mag.

Der geneigte Leser wolle sich nun die Mühe nicht gereuen lassen, nach seinem Conversations-Lexikon zu langen; wir setzen voraus, dass er

dessen neueste Auflage besitzt, und es macht für uns keinen Unterschied, ob dieses Lexikon den stolzen Namen Brockhaus, den altehrwürdigen Namen Pierer oder den nicht eben seltenen, durch die Ausgaben des Bibliographischen Institutes zu Leipzig aber zu noch weiterer Verbreitung gelangten Namen Meyer an der Stirne trägt.

Im letzterwähnten Lexikon, und zwar in dem im Jahre 1886 erschienenen vierten Bande der neuesten (vierten) Auflage heißt es auf Seite 573 (unter Datum und Datumwechsel):

»Wochentag und Datum hängen auf den Inseln im Großen Ocean, welche jetzt christliche Zeitrechnung haben, lediglich davon ab, ob die Christen von Westen oder von Osten dorthin gelangt sind. Die Portugiesen und Holländer gingen um das Cap der guten Hoffnung, und kamen also zu ihren Entdeckungen und Besitznahmen vom Westen her; die Spanier dagegen segelten durch die Magelhaens-Straße, oder später von den westlichen amerikanischen Küsten gegen Westen, kamen also zu den von ihnen entdeckten und zum Theile besetzten Inseln von Osten her, und so mussten letztere einen Tag weniger in Wochentag oder im Datum des Kalenders zählen, als die ersteren. Macao, an der chinesischen Küste, und Manila auf Luzon sind z. B. um $7^1/_2{}^0$ in der Länge, oder etwa $30^m$ in der Zeit von einander entfernt; aber Macao, von den Portugiesen besetzt, zählt im Datum um einen Tag mehr als die Spanier in Manila. Ganz Amerika bekam von Osten her, nur Alaska von Westen her, den europäischen Wochentag; russische und englische Pelzhändler an der Grenze hatten also verschiedene Wochentage, und als die Vereinigten Staaten Alaska kauften, mussten Datum und Wochentag geändert werden.«

»Nebenstehende Kartenskizze zeigt die Linie, welche die Orte von einander scheidet, die verschiedenes Datum und verschiedene Wochentage haben. Westwärts von derselben zählt man als Datum und Wochentag einen Tag mehr als ostwärts«. —

Das kleine Kärtchen, auf welches hier Bezug genommen wird, und welches wir zu reproduciren der besseren Deutlichkeit halber keinen Anstand nehmen, zieht die erwähnte Grenzlinie, von der Behringsstraße ausgehend, längs der Kurilen und japanischen Inseln ostwärts von Formosa vorbei, dann aber westlich der Philippinen, zwischen diesen südwärts, und nordwärts von Borneo und den Molukken, dann nördlich von Neuguinea weiter; westwärts des Fidschi-Archipels und östlich von Neuseeland nimmt die Linie dann ihren weiteren Lauf nach Süden. Die Grenzlinie bildet also nach diesen Angaben, statt im ganzen und großen der Richtung eines Meridians zu einen weit nach Westen vorspringenden Bogen.

Brockhaus' Lexikon (13. Anflage, 10. Bd. 1885) schreibt (p. 800):

„Wenn in Berlin die Neujahrsstnnde (Mitternacht) schlägt, dann ist auf den Tonga-Inseln der Vormittag des 31. December, nnd auf Nenseeland, wo die Uhr dagegen nm eine halbe Stnnde znrück ist, ist der Vormittag des 1. Jannar. — Ähnlich verhält es sich mit den anderen Gegenden im Großen Ozean, welche ihr Datnm von Osten oder von Westen bekommen haben und darnach nm einen Tag verschieden schreiben. Die Scheidelinie, vom Südpol kommend, bleibt östlich von der Insel Chatam, Nenseeland nnd Anstralien, biegt sich dann zwischen Neuseeland nnd den Carolinen hindurch nach Westen, bleibt westlich von den Philippinen nnd Marianen (Ladronen), und geht dann südöstlich von den japanischen Inseln und den Knrilen nach der Behringsstraße.“

Die hier beschriebene Linie ist bei Brockhaus auf der schönen Weltkarte eingezeichnet, welche znr Übersicht der hauptsächlichsten Ocean-Dampfer-Routen dem Artikel „Weltverkehr“ (16. Band, pag. 547) beigegeben ist.

Die allerneueste der früher genannten großen deutschen Real-Encyklopädien, Pierers Conversationslexikon (7. Auflage, 58. Heft, oder IV. Band, pag. 86), erwähnt die Angelegenheit, die nns hier beschäftigt, unter dem Schlagworte „Datnmwechsel“. Nach einer Einleitung über die von der geographischen Länge bestimmten Zeitdifferenzen u. s. w. kommt die Stelle: „Es muss daher auf der Erde eine in sich geschlossene Linie existiren, so dass östlich von dieser an demselben Tage das Datnm, d. h. die Nnmmer des Tages im Monate, um 1 kleiner ist als westlich von ihr. Diese Linie des Datnmwechsels ist aus der Verschiedenheit der Entdecknngsrichtnng hervorgegangen, die man östlich von Asien nnd Australien eingeschlagen hat — vergleiche beistehende Skizze“.

Die Skizze nnn, anf welche der Text des Lexikons Bezng nimmt, führt genau so wie anf der Skizze bei Meyer nnd der Karte bei Brockhans die Datnmscheidegrenze im Westen der Philippinen vorbei, lässt also ebenso wie die beiden anderen, auch die Carolinen-, die Marianen- nnd die Fidschi-Inseln in einen Rayon fallen, in welchem ein der geographischen Lage nach nnangemessenes Datum gezählt werden würde[1]. —

[1]) Bezüglich der Marianen, die eine unmittelbare politische Dependenz von den Philippinen bilden, ist es vollkommen sicher, dass die Rectification des Datums auf den Philippinen zugleich auf die Marianen Anwendung fand; von den Fidschi-Inseln ist es nns bekannt, dass, als S. M. Schiff Saïda, von Australien nnd Neuseeland kommend, im Jahre 1885 diese Inselgruppe besuchte, man an Bord keine Veranlassung fand, das mitgebrachte Datum zu ändern, beziehentlich dort anch das richtige Datum vorfand. Bezüglich der Carolinen endlich, haben wir keine ebenso vollkommen bestimmten Anhaltspnnkte, doch dürfte es deutschen Seeofficieren, welche zur Zeit des Carolinenstreites diese Inselgrnppe besnchten, wohl mit aller Sicherheit bekannt sein, wie dort das Datum gerechnet wird. (Wir wären für eine diesfällige Nachricht recht sehr zu Dank verpflichtet.) — Sollte, wie wir es vermnthen, anch auf den Carolinen das richtige Datnm, nämlich das „westliche“, thatsächlich im Gebrauche stehen, so fällt sozusagen die ganze Frage der Datumsgrenze in sich znsammen, und die auf allen den erwähnten Skizzen übereinstimmend gegebene Curve, mit dem weit nach Westen vorgeschobenen, die Philippinen einschließenden Ausbuge, streckt sich in die Meridianrichtung; als die Region des Datnmwechsels oder der Datnmsnnsicherheit ergibt sich dann das früher schon erwähnte sphärische Zweieck, welches, von Pol zu Pol reichend, durch die beiden Meri-

So äußern sich die großen Encyklopädien, deren innerem Werte gewiss dadurch nicht nahe getreten werden soll, dass eine einzelne Unrichtigkeit in denselben nachgewiesen wird. Wie schon erwähnt, wird das vollständig gleichartige Vorkommen dieses Fehlers, gerade in diesen so verlässlichen Auskunfts- und Nachschlagewerken, von uns nur als ein Beweis aufgefasst, dass in diesem Falle die richtige Lage der Dinge nicht in genügend präciser Weise von jener Fachliteratur zur Kenntnis genommen worden ist, aus welcher die Bearbeiter der Lexica zu schöpfen angewiesen sind.

Wenn — unwahrscheinlicherweise — der Einwand erhoben werden sollte, dass den Conversationslexica, als Nachschlagebüchern, nicht die volle Bedeutung wissenschaftlicher Werke zuzuerkennen sei, die fraglichen Verhältnisse, wie sie wirklich bestehen, aber in der streng wissenschaftlichen Fachliteratur gewiss richtig beschrieben sein müssen — so dürfen wir diesem, wie gesagt, nicht sehr wahrscheinlichen aber immerhin möglichen Einwande im voraus entgegentreten. Wir können uns selbstredend nicht anmaßen, den Schein erwecken zu wollen, als hätten wir die ganze unerschöpfliche geographische und Reiseliteratur des letzten halben Jahrhunderts nach dem fraglichen Gegenstande durchforscht; aber wir können z. B. anführen, dass es uns nicht gelingen wollte, in Petermanns geographischen Mittheilungen eine Erwähnung der Thatsache zu finden, dass man auf den Philippinen zur Rectification des Datums den 31. December 1844 gänzlich übersprungen hat. Immerhin könnte gerade hier ein Übersehen unsererseits stattgefunden haben; auch wollen wir gerne gestehen, dass die ebenso zahlreichen als wertvollen Arbeiten Dr. Blumentritts über die Philippinen uns nicht genügend bekannt sind, um den Ausspruch wagen zu können, die stattgehabte Datums-Rectification sei dort nicht irgendwo erwähnt worden. Aber wir können an zwei Beispielen zeigen, dass gelehrten Schriftstellern von wohlverdientem hohen Rufe die ofterwähnte Thatsache ebenfalls unbekannt geblieben ist.

Der eine der Gelehrten, die wir hier meinen, ist der der Wissenschaft so früh entrissene geistige Nachfolger Karl Ritters, der gerade um die Geschichte der geographischen Wissenschaften so hochverdiente Oskar Peschel. — Seine gründlichen Forschungen über das Zeitalter der großen Entdeckungen, die geistvollen Arbeiten, welche er über diese Ära der Geographie geliefert, mussten seinem Interesse die Frage der Abgrenzung des spanischen und portugiesischen Entdeckungs- und Eroberungsbereiches besonders nahe rücken, und ebenso die mannigfachen Folgen jener Abgrenzung. In der That hat Oskar Peschel diesem Gegenstande ein eigenes Werk — von geringem Umfange, aber reichem Inhalte — gewidmet. Dasselbe führt den Titel: „Die Theilung der Erde unter Papst Alexander VI. und Julius II. [1]). Das Werkchen führt die Jahreszahl 1871, und doch erwähnt es nirgends die Thatsache der auf den Philippinen im Jahre 1844 eingetretenen Rectification der Datumsführung; wohl aber heißt es auf Seite 29: „Die Spanier nun,

---

diane von 180° westlicher oder östlicher Länge von Paris und von Ferro eingeschlossen wird. (Der nebst diesen beiden Hauptmeridianen, und noch mehr als diese im Gebrauche stehende erste Meridian von Greenwich fällt bekanntlich zwischen die beiden erstgenannten, ist also auch in 180° Elongation innerhalb der beiden andern eingeschlossen).

[1]) Leipzig, Duncker und Humblot, 1871.

getreu ihrer Behauptung, dass die Philippinen noch zu ihrer westlichen Erdhälfte gehören, und weil sie ursprünglich von Westen[1]) her eingewandert, und den spanischen Tag dorthin getragen hatten, feierten zum großen Ärgernisse der Portugiesen, die ihnen gegenüber in Macao saßen, alle Feste und Festtage um einen Tag später, und haben noch jetzt im Andenken an die einstmalige Theilung der Erde an dieser Sitte festgehalten.«

Der andere gelehrte Schriftsteller, auf welchen wir hinzuweisen gezwungen sind, ein Gelehrter, dessen Name Tausenden und Tausenden von Menschen geläufig ist, die nie von Oskar Peschel gehört haben, und dessen Arbeiten ihrer Natur nach gerade alle Aufmerksamkeit auf das zeitliche Zusammentreffen oder die zeitliche Verschiedenheit bestimmter Naturereignisse an verschiedenen Orten gebieterisch erfordern, ist Rudolf Falb. — In seinem sehr instructiven und lesenswerten, auch vielverbreiteten Buche: »Sterne und Menschen« (1882), das er bescheidenerweise nur als »Skizzen und Glossen aus der Mappe eines Naturforschers« bezeichnet, ist im Capitel XIII, — »Uhr und Kalender auf Reisen« — unter Beigabe eines ähnlichen Kärtchens, wie wir es oben aus Meyers Lexikon reproducirten, mit aller Bestimmtheit ausgesprochen, dass auf den Philippinen das unrichtige Datum noch immer gezählt werde. Es heißt auf Seite 423 des erwähnten Buches:

»Es ist demnach klar, dass zwei Orte, die ganz nahe beisammen, aber auf verschiedenen Seiten dieser Linie[2]) liegen, verschiedenes Datum und verschiedenen Wochentag haben. Dies ist z. B. der Fall mit Manila auf den Philippinen und Macao an der chinesischen Küste, die nur einen Zeitunterschied von nahezu einer halben Stunde von einander entfernt sind. Das Neujahr 1869 fing auf Manila um einen Tag später an, als auf Macao«.

»Wie kommt es aber«, frägt nun Falb, »dass die Philippinen, die doch bedeutend westlicher liegen als Neuseeland, im Kalender noch mit Amerika gehen?«, eine Frage, die auch hier in der üblichen Weise durch die Entdeckung und Besiedlung von Osten her beantwortet wird. Am Schlusse des Abschnittes fügt Falb bei: »Man sieht daraus, wie wichtig es ist, Berichte über Ereignisse und Naturerscheinungen, welche von so entfernten Orten mit Angabe von Tag und Stunde gemeldet werden, sorgfältig zu reduciren. So würde z. B. schwerlich jemand ein Erdbeben, das am Ostcap in Neuseeland am 1. Januar 1869 um 2 Uhr morgens stattfand, mit einem in Manila am 30. December 1868 $10^1/_4$ Uhr notirten gleichzeitig finden. Und doch war es dies.« — Keineswegs! denn am 30. December 1868 waren es schon 24 Jahre her, seit die Philippinen ihre Datumsführung geändert, und sie in Einklang mit jener in den Nachbarländern gebracht hatten! Und wenn solches einem Rudolf Falb ebenso entgehen konnte, wie es ein Jahrzehent vor ihm Oskar Peschel entgangen war, so muss die Nachricht über die stattgehabte Datums - Rectification der Philippinen wohl sehr versteckt geblieben sein. —

Es frägt sich nun, warum die Angelegenheit nicht wenigstens in den bedeutenderen, mehr wissenschaftlich gehaltenen Reisewerken zur Besprechung

[1]) Darf wohl als Druckfehler gelten.
[2]) Nämlich der Datumsgrenze, wie sie das Kärtchen zeigt.

gelangt sein mag[1]). Das mit Recht hochberühmte NOVARA-Werk z. B. widmet wohl einige Erläuterungen der allgemeinen Frage des Datums, Datumswechsels u. s. w. anlässlich der Passage des 180° Meridians, als Montag der 10. Jänner 1859 an Bord der Fregatte zweimal hintereinander gerechnet werden musste. Aber über die damals erst einige Quinquennien alte Rectification der Datumszählung auf den Philippinen wird im NOVARA-Werke, trotzdem die Fregatte Manila besucht hatte, nichts erwähnt. Es ist dies um so auffallender, als das NOVARA-Werk im Capitel Manila der Reisebeschreibung des österreichischen Reisenden Freiherrn von Hügel lobend erwähnt, und gerade dieser Reisende (welcher im dritten Decennium unseres Jahrhunderts Manila besucht hatte) den zweimaligen Datumswechsel in seinem Tagebuche, bei Ankunft in Manila und beim Verlassen dieses Ortes, ausdrücklich bemerkt und bespricht.

Wir haben nur die eine Erklärung zur Hand, dass zur Zeit des Besuches von Manila durch S. M. Fregatte NOVARA die ehemals bestandene Anomalie schon gänzlich in Vergessenheit gerathen war, während früher das Bestehen derselben, außerhalb der Philippinen nur sehr wenig bekannt gewesen sein dürfte. Bei Schiffen, welche noch später als NOVARA die Philippinen besuchten, trifft das eben Gesagte in noch höherem Maße zu.

S. M. Corvette E. H. FRIEDRICH, während der Jahre 1869 und 1870 das erste Stationsschiff der k. u. k. Kriegsmarine in den Gewässern Ostasiens, besuchte Manila im Januar 1870. Ein Zufall fügte es, dass einige Wochen vor jener Zeit eben ein Artikel in der »Leipziger Illustrirten Zeitung« erschienen war, welcher die Frage der Datumsgrenze in der hier schon öfter wiederholten Weise erörterte, und die übliche Kartenskizze mit der die Philippinen östlich lassenden Datumsgrenze als Illustration beigab[2]). Hiedurch aufmerksam geworden, ließ es sich der gegenwärtige Verfasser dieser Zeilen angelegen sein, an Ort und Stelle die erforderlichen Erkundigungen einzuziehen. Ein widerlegender Bericht ging von Manila am 1. Februar 1870 an die »Leipziger Illustrirte Zeitung« ab, doch wurde von demselben lediglich in der Correspondenzrubrik des Journals Kenntnis genommen; die wenigen und an unauffälliger Stelle gedruckten Worte, welche constatirten[3]), »dass man jetzt in Manila das Datum zähle, wie an der asiatischen Küste«, konnten selbstverständlich nirgends wesentliche Aufmerksamkeit erwecken — und schließlich mangelte damals dieser Behauptung auch die Beweiskraft. —

---

[1]) Uns selbst sind nur zwei Ausnahmen bekannt. In Jagors inhaltreichem Buche: »Reisen in den Philippinen« (Berlin 1873) geschieht in der Einleitung in bestimmter Weise Erwähnung von der im Jahre 1844, stattgehabten Regulirung des Datums auf den Philippinen. — Karl Graf von Görtz, in seiner »Reise um die Welt 1844—1847« (Stuttgart, Cotta, 2. Aufl. 1864) bemerkt bei Besprechung der Datums-Anomalien in der Südsee, in einer Anmerkung (pag. 431), es habe eine solche Anomalie früher auch zu Manila bestanden. Görtz hatte auf seiner Reise die Philippinen nicht berührt. — Eine positive Erwähnung der stattgehabten Regulirung soll auch vorkommen in P. Bavaneras *»Compendio de la Historia de Filipinas«*. (Mittheilung des Vorstandes des Meteorologischen Observatoriums zu Manila, 27. September 1888, an den k. u. k. Consul daselbst).

[2]) Beilage zu Nr. 1376, LIII. Band der Leipziger Illustrirten Zeitung vom 13. November 1869. — Der mit der Chiffre A. D. gezeichnete Artikel beruft sich auf die von Prof. Dr. Heis in München redigirte „Zeitschrift für Astronomie, Meteorologie und Geographie«, und zwar auf Nr. 48 des Jahrganges 1868.

[3]) Leipz. Ill. Ztg. Nr. 1389 vom 16. April 1870.

Eine neuerliche zufällige Fügung brachte uns vor etwa zwei Jahren den Gegenstand wieder näher. — Dr. M. Halmos veröffentlichte eine kleine, recht interessante Arbeit[1]) über den uns hier beschäftigenden Gegenstand, und erwähnte, dass der eben damals erschienene 16. Band der 13. Auflage des Brockhaus'schen Lexikons mit seiner Karte des Weltverkehrs ihm erst Klarheit in der verwirrenden Frage über die »Datumsgrenze« gebracht habe. — Wir wissen aus vorstehendem, was Brockhaus gleich den anderen Lexica sagt. — Dr. Halmos schloss seinen Artikel mit den Worten:

»Man sieht, die Datumsgrenze bietet des Anregenden und Interessanten vollauf, um die aufmerksame Bekanntschaft jedes gebildeten Mannes reichlich zu verdienen. Wenn sie bisher ungebürlich vernachlässigt wurde, so scheinen die neuen Nachschlagewerke den Fehler wieder gutmachen zu wollen; aber es liegt eben in der Natur eines Nachschlagewerkes, dass man im allgemeinen doch nur das darin findet, was man sucht — und die Datumsgrenze suchen eben die wenigsten«.

Das Erscheinen dieses Artikels gab die Anregung, für die uns damals bevorstehende Ausarbeitung über die Reisen S. M. Schiffe NAUTILUS und AURORA in der ostasiatischen Station, eine den bestehenden Irrthum widerlegende Abhandlung als Einschaltung vorzubereiten, aber diese Widerlegung diesmal durch unanfechtbare, documentarische Beweise zu stützen.

Die k. u. k. Consularbehörde zu Manila fand sich auf das dankenswerteste bereit, an Ort und Stelle die von uns erbetenen Nachforschungen nach einem Belege für jenen Act staatlicher und kirchlicher Oberhoheit zu pflegen, mittelst welchem die Durchführung der Datumsregulirung seinerzeit angeordnet worden war. Den vom k. u. k. Consul eingeleiteten Schritten kam der damalige Verweser des eben vacanten erzbischöflichen Stuhles von Manila, Mgr. Eugenio Netter, auf höchst bereitwillige Art entgegen, trotzdem dass die erforderlichen archivalischen Recherchen wegen des eben statthabenden Umbaues des erzbischöflichen Palastes sehr erschwert und behindert waren. Am 17. September 1889 übersandte Mgr. Netter dem k. u. k. Consul eine amtlich beglaubigte Copie des Decretes vom 16. August 1844, mit welchem der damalige General-Gouverneur der Philippinen, Narciso Claveria, dem Erzbischofe von Manila nahelegte, jene Verordnungen zu erlassen, welche durch den im Einverständnisse mit dem Erzbischof gefassten Beschluss nöthig wurden, den bevorstehenden 31. December 1844 in der Zeitrechnung gänzlich zu übergehen, um das Datum auf den Philippinen mit jenem in Europa, China und den Ländern östlich des Cap der guten Hoffnung in Einklang zu bringen.

Das erwähnte Decret hat folgenden Wortlaut:

*Superior Gobierno de Filipinas.*

*Exmo. é Ilmo. Sor.*

*Con esta fecha he decretado lo que sigue.*

*Considerando conveniente el que sea uniforme el modo de contar los dias en estas Islas á Europa, China, y demas paises situados al Este*

[1]) Feuilleton der »Neuen Freien Presse« Nr. 8511 vom 5. Mai 1888.

*del Cabo de Buena Esperanza, que cuentan un dia mas por razones que à todos son bien conocidas, vengo en disponer con acuerdo del Exmo. é Ilmo. Sor. Arzobispo, que por este año, solamente, se suprima el Martes 31 de Diciembre, como si realmente hubiese pasado, y que el siguiente dia al Lunes 30 del mismo, se cuente Miercoles 1º de Enero de 1845, que és con el que empezará el Calendario de dicho año, en el cual ninguna alteracion se necesita hacer.*

*Y lo comunico a V. E. J. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios gue. à V. E. J. m. a.*

*Manila, 16 de Agosto de 1844.*

*Narciso Claveria*[1].

*Exmo. é Ilmo. Sor. Arzobispo de esta Diocesis.*

Wir sehen also, dass man auf den Philippinen nach gepflogenem Einvernehmen zwischen weltlicher und kirchlicher Autorität, auf Montag den 30. December 1844 Mittwoch den 1. Jänner 1845 unmittelbar folgen ließ. —

Seither — es sind dies nahe an fünfzig Jahre — zieht sich die „Datumsgrenze“ im Stillen Ocean weit im Osten der Philippinen; und der Zweck unserer, das vorliegende Capitel bildenden Einschaltung in diesem Werke soll erreicht sein, wenn diese Zeilen dazu beizutragen vermögen, einen, wie es scheint, ziemlich weitverbreiteten geographischen Irrthum zu beheben.

[1]) Die oben wiedergegebene Abschrift ist durch die Unterschrift des Secretärs des Erzbisthums, Herrn Luis Remedios, diese Unterschrift endlich durch eine Legalisirungsclausel seitens des k. u. k. Consulatsverwesers, Herrn Wilhelm Meyer, in aller Form beglaubigt.

# VI.

# Französisch-Indo-China.

## 33. Allgemeines.

Der östliche Theil der hinterindischen Halbinsel umfasst jene Gebiete, welche man heute schon unter dem Namen des *französischen Indo-China* subsummiren kann; wenn auch die Rechtstitel verschiedene sind, unter welchen Frankreich dort über ein weites, der Ausdehnung nach vier Fünftheilen des Mutterlandes gleichkommendes Gebiet herrscht, so kann doch kaum ein Zweifel darüber bestehen, dass hier der Boden ist, auf welchem Frankreich in einer vielleicht nicht allzu fernen Zukunft den Ersatz für die nie ganz verschmerzten Dominien auf der vorderindischen Halbinsel finden wird [1]).

---

[1]) Die leidenschaftliche Erhitzung der Parteimeinungen in Frankreich, welche durch die schweren materiellen und sonstigen Opfer für den tonkinesischen Krieg hervorgebracht wurde, ist kaum erst zur Ruhe gekommen. Jules Ferry hat in seinem verdientermaßen rasch berühmt gewordenen Werke: »*Le Tonkin et la Mère Patrie*«, an der Hand von Documenten die Übertreibungen nachgewiesen, welche sich die Gegner der französischen Colonialpolitik während und nach dem Kriege zuschulden kommen ließen. Auf dieses Werk seien jene unserer Leser verwiesen, welche näheres Interesse an der Sache mit einer genügenden Kenntnis der Zustände verbinden, die vor dem letzten französisch-chinesischen Kriege in Indo-China vorwalteten. — Von allgemeinerem Interesse, die Meinung wohl der großen Majorität des französischen Volkes wiederspiegelnd, erscheint uns aber eine Auslassung, die wir hier reproduciren wollen, trotzdem wir nicht sagen können, wer es ist, der dieselbe geschrieben hat; denn wir entnehmen sie einem zwar inhaltreichen und vertrauenerweckenden Werke, welches aber leider anonym (unter der Chiffre F. J.) in die Öffentlichkeit getreten ist. Dort heißt es:

»*Les conquêtes coloniales et la colonisation, c'est-à-dire l'extension de la patrie au dehors, telle est la grande question politique du jour.*

*Beaucoup y voient pour la France un moyen de reprendre sa position prépondérante parmi les nations européennes, en agrandissant son influence commerciale et civilisatrice dans le reste du monde. — D'autres objectent que les colonies coûtent souvent plus qu'elles ne rapportent; qu elles n'ont plus aujourd'hui, grâce au libre échange et à la libre concurrence commerciale, la même valeur qu'autrefois, alors que les nationaux seuls avaient le droit ou le privilège de commercer avec les possessions d'outre-mer.*

Zwischen dem Golfe von **Siam** und dem Königreiche dieses Namens, den Territorien der unabhängigen **Laos-Stämme**, dem chinesischen Reiche und dem südchinesischen Meere finden wir die Reiche von **Cambodja**, **Annam** und **Tonking**; von Annam ist der speciell **Nieder-Cochinchina** genannte Theil mit der Hauptstadt Saïgon eine **unmittelbare Colonie** des französischen Staates, während Frankreich über die anderen eben genannten Gebiete ein Protectorat ausübt, welches als die vorbereitende staatsrechtliche Stufe für die Annexion dieser Länder angesehen werden darf. — Wenn es auch vielleicht noch vieler Anstrengungen bedürfen wird, bis man zu

---

*On répond qu'une puissance politique de premier ordre comme la France a besoin d'une marine de guerre considérable, que les troupes de cette marine se recrutent dans les marines de pêche ou de commerce, et que celles-ci, pour être prospères, doivent être excitées et encouragées par des rapports plus fréquents et avec des débouchés nombreux, s'abritant sous le drapeau tricolore.*

*D'ailleurs la France, que l'on accuse d'inaptitude à la colonisation, a eu, au siècle dernier, les éléments sérieux d'un empire colonial aux Indes et en Amérique, et sans les malheureuses guerres soutenues en Europe, peut-être serait-elle aujourd'hui, ce qu'est l'Angleterre, maîtresse de 250 millions de sujets, bénéficiant d'un commerce qui compte par milliards, disposant d'une marine dont l'importance est égale à celle de toutes les autres puissances européennes.*

*Quoi qu'il en soit de cette controverse, on avouera que la perspective d'un nouvel empire d'outre-mer a de quoi tenter de nouveaux efforts de notre part, alors que, comme bien d'autre nations, nous nous sentons trop à l'étroit dans la vieille Europe.*

*Aussi voyons-nous chacune des puissances coloniales non seulement consolider leurs possessions, mais les étendre partout où il y a possibilité. L'Espagne s'implante sur la côte du Sahara et attend l'occasion de s'agrandir au Maroc; elle a défendu chaleureusement ses îles Carolines contre les tentatives allemandes; le Portugal s'arrondit au Congo et s'attribue le protectorat du Dahomey; la Hollande complète ses riches Indes orientales par l'annexion entière de l'île Sumatra; la Russie avance à pas de géant au cœur de l'Asie; l'Angleterre, bien qu'elle se soit laissé supplanter par d'autres dans l'Afrique centrale, prend le delta du Niger, occupe l'Egypte pour assurer son empire des Indes, et se rapproche de la Chine par la conquête récente de la Birmanie; l'Italie, dernière venue, convoite le Tripoli et seconde l'Angleterre en s'établissant dans la mer Rouge.*

*L'empire allemand, né d'hier, aspire à devenir grande puissance maritime, et, déjà soucieux du trop-plein de sa population, ne se contente plus d'envoyer ses enfants dans les possessions d'autrui, aux Etats-Unis et ailleurs; il veut des terres à lui, et il a su en peu de temps s'établir au Cameron, sur le Congo, dans la Hottentotie, dans le Zanguebar, au Somaul, à la Nouvelle-Guinée, donner même le nom de Bismarck à tout un archipel océanien.*

*Les Belges eux-mêmes, ou plutôt le roi des Belges, Leopold II. par une initiative et avec un succès sans exemple dans l'histoire, est parvenu, en quelques années, grâce à l'énergie et à l'intelligence de l'Anglo-Américain Stanley, à créer de toutes pièces l'immense Etat indépendant du Congo, trois ou quatre fois vaste comme la France. Il est vrai que cette création, toute philanthropique, et pour ainsi dire internationale ou neutre, profitera à tout le monde. La Conférence tenue à Berlin, en 1885, par quatorze des principales puissances du monde, en a consacré la neutralité et l'indépendance, sous la souveraineté du roi Léopold, ce qui n'engage en rien la responsabilité de la nation belge. Elle a stipulé d'ailleurs la liberté du commerce et de la navigation, non seulement dans tout le bassin du Congo et du Niger, mais encore dans une zone déterminée à travers l'Afrique centrale, entre les deux océans.*

*Hâtons-nous de dire que la France n'est pas restée en arrière dans cette chasse aux colonies, et que même elle en a pris l'initiative en 1881 par l'annexion de la Tunisie; en même temps elle a su profiter d'heureuses circonstances pour s'annexer en Afrique, outre la Tunisie, le Haut-Sénégal, le Haut-Niger, le*

diesem einer großen, cultnrtragenden Nation durchans würdigen Ziele gelangen mag, so ist an dem endlichen Erfolge doch kaum mehr zu zweifeln. —

Wenn man von dem mitunter allerdings sehr weit gegangenen Einflusse absehen will, den französische Missionäre in den östlichen indo-chinesischen Ländern schon vor längerer Zeit zn gewinnen wussten, welcher Einfluss sich dadurch kräftigte, dass zu wiederholtenmalen unternehmende Franzosen in das Land kamen, nnd die dort hänfigen Thronstreitigkeiten in französischem Interesse geschickt ausnützten, so kann man den Beginn einer wirklichen französischen Oberherrschaft über Theile dieser Gebiete auf nicht viel mehr als ein Vierteljahrhundert zurückdatiren; im Jahre 1858 hatten nämlich die von dem Könige Tu-Dnc geduldeten Christenverfolgnngen ein vereinigtes bewaffnetes Einschreiten Frankreichs nnd Spaniens znr Folge, welches znr Besetzung von Saïgon führte. Frankreich fasste hier bleibend Fuß, und als im Jahre 1861 die Feindseligkeiten erneuert wurden, endigten diese damit, dass im Frieden des darauffolgenden Jahres die drei Provinzen Saïgon, Mitho und Bien-Hoa an Frankreich definitiv abgetreten wurden. Im Jahre 1867 wurden die Provinzen Vinh-Long, Chandoc nnd Hatien dazu erobert; schon vier Jahre früher hatte ein Theil von Cambodja infolge von Streitigkeiten mit Siam sich unter französisches Protectorat begeben.

Es steht noch in frischer Erinnerung, wie das den Franzosen vom Kaiser Tu-Dnc eingeräumte Recht zur Besetzung des Deltas des Songka (besser bekannt unter dem chinesischen Namen Hong-Kiang oder der französischen Bezeichnnng als der „Rothe Fluss") Einsprache von Seiten Chinas hervorrief, welcher Staat die alten Ansprüche auf eine Oberhoheit über das annamitische Kaiserreich nicht aufgeben wollte, nnd wie die im Jahre 1875 zuerst erhobene, im Jahre 1881 wiederholte Einsprache schließlich, nach dem Heldenzuge des französischen Commandanten Rivière, zum Kriege zwischen Frankreich einerseits nnd den von Tn-Dnc ins Land gerufenen Chinesen andererseits führte. Admiral Courbet zerstörte die Festungswerke von Hué und zwang den Nachfolger des am 20. Juli 1883 verstorbenen Kaisers Tn-Dnc — Hiep-Hoa — zu einem Vertrage, nach welchem Annam Tributärstaat Frankreichs wurde, was den Franzosen das weitere Vordringen nach dem nördlichsten Theile der indo-chinesischen Gebiete, nämlich nach Tonking, ermöglichte. Der Krieg Frankreichs gegen China endigte am 1. April 1885, nnd im Frieden von Tientsin, 9. September 1885,

---

*Congo occidental et préparer la soumission de Madagascar; en Asie, elle a conquis le Tonkin et l'Annam, qui, ajoutés à la Cochinchine et au Cambodge, lui présagent un établissement de premier ordre, avantageusement situé aux portes de l'immense empire chinois.*

*En somme, c'est la France qui a le plus grandement étendu son domaine colonial dans ces derniers temps. Alors qu'en 1880 ses possessions se chiffraient par une population de 5 à 6 millions d'habitants sur un territoire de 1,000.000 de kilomètres carrés, aujourd'hui elle peut prétendre dominer, si elle le veut sérieusement, sur 30,000.000 d'âmes, occupant un territoire cinq ou six fois plus étendu que la métropole.*

*Ces nombres se passent de commentaires: ils prouvent que la France a su reconquérir dignement la seconde place parmi les puissances coloniales d'Europe, tandis que, il y a trente ans, elle n'obtenait que le sixième rang, après l'Angleterre, la Hollande, la Russie, l'Espagne et le Portugal."*

erklärte China, die Oberhoheit Frankreichs über Annam anzuerkennen, und auch auf Tonking keinerlei Ansprüche mehr zu erheben.

Gemäß der mit Donc-Kanh, dem Nachfolger des Kaisers Hiep-Hoa (gestorben im September 1885) erneuerten Verträge bezüglich des Verhältnisses Frankreichs zu Annam, vertritt Frankreich diesen Staat in allen seinen auswärtigen Beziehnngen; von den Grenzen des Französisch-Nieder-Cochinchina bis zur Grenze der Provinz Ninh-Binh bleibt die Verwaltung in den Händen der annamitischen Beamten, doch unter der Aufsicht und Oberleitung französischer Functionäre. Für alle Angelegenheiten, welche eine einheitliche Leitung, oder dem Wesen der Sache nach die Verwendung europäisch geschulter Beamten erfordern, wie die Zölle, die öffentlichen Banten u. dgl., werden französische Functionäre bestellt. Dem auswärtigen Handel wurden die Häfen von Quinhonn, Turon und Kuanday eröffnet. Thuan-An aber, die befestigte Rhede vor Hué, der Hauptstadt Annams, erhielt französische Besatzung. Ein französischer Generalresident mit militärischer Escorte hat das Recht, seinen ständigen Aufenthalt in Hué selbst zu nehmen. In den bedeutenderen Städten Tonkings wurden französische Residenten eingesetzt, welchen die Aufsicht über die Gestionen der eingebornen Beamten, sowie die Agenden des Steuerwesens obliegen. Die Verwaltung der Zölle von ganz Annam liegt in den Händen französischer Beamter.

Für uns sind hier in den großen französischen indo-chinesischen Gebieten zunächst Saïgon, Hauptstadt des unmittelbaren französischen Staatsbesitzes Nieder-Cochinchina, und Hué, die Hauptstadt des annamitischen Kaiserreiches, von nächstem Interesse; denn die erstgenannte Stadt, der Centralort der französischen Macht in Ostasien überhaupt, ist sowohl von NAUTILUS als von AURORA besucht worden, und letzteres Schiff hat nebstdem auch auf der Rhede von Thuan-An, wie früher schon bemerkt, dem Seeplatze der Hauptstadt von Annam, vorübergehenden Aufenthalt genommen.

Bevor wir aber an die Beschreibung dieser Städte und ihrer Verhältnisse an der Hand der Berichterstattung der beiden Schiffscommandanten schreiten, mag es uns gestattet sein, officiellen französischen Quellen folgend, einige allgemeine Bemerkungen über Nieder-Cochincbina und Annam vorausgehen zu lassen.

Der continentale Theil von Nieder-Cochinchina (oder, wie man es gegenwärtig füglich nennen kann, Cochinchina kurzweg, weil als allgemeine Bezeichnung für die früher häufig als Cochinchina bezeichneten Länder-Agglomerate jetzt richtiger der Ausdruck Französisch-Indo-China gebraucht werden kann) liegt zwischen 8° 30′ und 11° 30′ nördlicher Breite und 104° 20′ und 107° 30′ östlicher Länge von Greenwich. Zu diesem Territorium, welches vom Königreiche Siam, Cambodja, und den Territorien unabhängiger Stämme landwärts begrenzt wird, zählen mehrere Inseln, von welchen aber nur Phu-Quoc und Pulo-Condore von einiger Bedeutung sind; viele der anderen Inseln und Eilande entbehren sogar gänzlich einer menschlichen Bewohnerschaft.

Im Bereiche Nieder-Cochinchinas finden sich nur wenige und unbedeutende Bodenerhebungen; der Ba-Ninh erreicht 884; der Chua-Chang kaum 600 *m* Höhe. Die im Westen befindlichen Höhenzüge, wo die Berge von Hatien und Chaudoc vorkommen, erreichen Erhebungen von 300—500 *m*.

Der Dong-Nai und der Mekong oder Cambodja sind die größten Flüsse, welche Nieder-Cochinchina durchströmen. Der erstere Fluss wird erst nach Aufnahme des Song-Be schiffbar; es ist ein noch weiter abwärts liegender Zufluss des Dong-Nai, an welchem die Hauptstadt von Cochinchina, Saïgon, leigt. Dieser Zufluss — der Saïgon-Fluss — kommt aus den Gebirgen des nördlichen Cambodja; trotz seines kurzen Laufes führt er genug Wasser, um für die größten Schiffe practicabel zu sein. Der Saïgon-Fluss mündet in den Dong-Nai bei Nha-Be; hier theilt sich der Fluss in viele Arme; der schiffbarste unter ihnen behält den Namen Dong-Nai (*Donaï*).

Nur ein sehr kleiner Theil des Mekong-Bereiches ist es, welcher zu Cochinchina gehört. Dieser große Strom entspringt in den Gebirgen des Thibet, hat einen Theil seines Oberlaufes in China, fließt längs des annamitischen Reiches nach Cambodja, und theilt sich bei Pnômh-Penh, der Hauptstadt von Cambodja, etwa 60 *km* weit von dem Punkte, wo er das Territorium von Nieder-Cochinchina erreicht. Der eine Theil erreicht in drei, der andere, welcher sich bei Kuh-Long weiter verästet, in sechs Mündungen das chinesische Meer. Aber nur zwei von allen diesen Mündungen sind überhaupt, und auch diese nur für kleine Fahrzeuge, schiffbar. Ungeheuere Schlammmassen werden von den Gewässern des Mekong durch dessen zahlreiche Mündungen in die See abgelagert; die seichte Natur der niedercochinchinesischen Küstengewässer, ihre Gefährlichkeit für die Schiffahrt, sind eine Folge hievon.

Zahlreiche andere, kleinere und weitverzweigte Wasserläufe durchziehen das Land und sind entweder in natürlicher Verbindung untereinander, oder werden in solche durch Canäle — *aroyos* — gebracht. Während die großen Wasserläufe, an welchen die commerziellen Centren der Colonie sich etablirt haben, das Land sozusagen in natürliche Verkehrsgebiete theilen, kommt den kleinen Wasseradern und den *Aroyos* eine wichtige Rolle für den Verkehr zu, welcher zwischen den Marktorten und den productiven Landstrecken erforderlich ist. Nebst den Diensten, welche die zahlreichen kleinen Wasserläufe und Canäle für den Verkehr leisten, ist auch der Nutzen ein sehr ansehnlicher, welchen sie durch Bewässerung der fruchtbaren Landstrecken bieten.

Für die Landcommunicationen ist die Colonialregierung sehr thätig; neue Straßen erstrecken sich über eine Gesammtlänge von 939 *km*, eine Eisenbahn fährt von Saïgon nach Mytho, und eine Pferdebahn verbindet Saïgon mit Cholon; aber im Verkehrsnetze von Cochinchina kommt noch immer, und wohl noch auf sehr lange Zeit hinaus, wenn nicht für alle Zukunft, den Wasserwegen die erste Bedeutung zu.

Die Bevölkerung von Nieder-Cochinchina wird mit 1,700.000 Seelen angegeben; die angewendeten Zählmethoden vermochten übrigens bisher nicht sehr genaue Resultate zu geben, soweit die eingeborne Bevölkerung inbetracht kommt. Die obige Zahl soll sich vertheilen auf 2000 Europäer, 1,500.000 Annamiten, 105.000 Cambodjaner, 50.000 Chinesen und 800 Angehörige von uncivilisirten Stämmen (Moïs, Chams, Stiengs); der Rest besteht aus Malabaren, Malayen und aus einer flottanten Bevölkerung, die auf 20.000 Personen veranschlagt wird.

Seit Cochinchina eine französische Colonie geworden ist, befindet sich die eingeborne Bevölkerung in stetiger Zunahme, obschon eine ziemlich namhafte Auswanderung nach Cambodja und nach Siam stattfindet. Man schreibt dieses erfreuliche Resultat den geordneten Zuständen zu, welche unter der

französischen Colonialverwaltung herangereift sind, und vielfach wird auch die Ansicht ausgesprochen, dass die zu immer allgemeinerer Einführung gelangte Blatternimpfung von den wohlthätigsten Folgen gewesen sein mag, da die Sterblichkeit durch Blatternepidemien bedeutend abgenommen haben soll.

Die eingeborne annamitische Bevölkerung wird der mongolischen Race zugezählt, deren charakteristische physische Merkmale sie aufweist: den mittelgroßen Wuchs, die wohlgebildeten unteren Extremitäten, den langen und hageren Oberkörper, den gut proportionirten Kopf, vorstehende Backenknochen, etwas schief liegende Augen, schmale und lange Hände. Die Kupferfarbe der Haut zeigt sehr verschiedene Abstufungen; die höheren Classen haben einen bemerkenswert helleren Teint, als die den Einwirkungen der Tropensonne und der körperlichen Arbeit mehr ausgesetzte niedere Bevölkerung. Der sanfte Gesichtsausdruck des Annamiten entspricht seiner Gemüthsbeschaffenheit; bei der ersten Begegnung mit Fremden sind die Annamiten zurückhaltend, sie zeigen aber dabei ein achtungsvolles Benehmen; später werden sie sehr höflich und freundlich. — Der Gebrauch des Betels und das Schwärzen der Zähne ist bei den Annamiten ebenso im allgemeinen Gebrauche, wie bei allen anderen Völkerschaften des asiatischen Südostens; das Opium aber, dieser Fluch für die Chinesen und so mancher ihrer Nachbarvölker, soll, bisher wenigstens, die breiteren Schichten des Volkes nicht verführt haben, und auf die höheren Classen beschränkt geblieben sein. Überhaupt wird die Mäßigkeit der Annamiten gerühmt, und die Franzosen stehen nicht an, im allgemeinen das Urtheil zu fällen, dass die guten Eigenschaften des Volkes dessen Fehler weit überwiegen. Besonders wird der mildthätige Sinn der Annamiten gegen Nothleidende und die weitgehendste Gastfreundschaft gerühmt; thatsächlich hat erst das städtische Leben Saïgons eine Gestalt hervorgebracht, die früher in Cochinchina gänzlich unbekannt war — den Bettler.

Außer den Annamiten reiner Abstammung zählt man selbstverständlich in Nieder-Cochinchina sehr viele Mischlinge, Abkömmlinge der verschiedensten Racenkreuzungen. In vollkommen bestimmter Weise wird es vielleicht überhaupt nie gelingen, die Bewohnerschaften des großen indo-chinesischen Völkergebietes ethnologisch genau zu sondern. Die Annamiten z. B. — gegenwärtig als die ältesten Einwohner von Cochinchina anzusehen, — betrachten sich selbst nicht als die ursprünglichen Herren des Landes. Nach ihren Traditionen, welche übrigens Unterstützung durch den Inhalt chinesischer Annalen finden sollen, stammen sie aus Tonking, wo sie gegen das Jahr 1874 vor der christlichen Zeitrechnung den Stamm der Giao-Chi gebildet hätten. Von Tonking aus sollen die Giao-Chi nach Süden gekommen sein und sich zu Herren des Landes gemacht haben, indem sie die inneren Streitigkeiten der Minh-Huongs, die damals in Cochinchina herrschten, benützten. Diese letzteren aber betrachtet man als Mischlinge von ausgewanderten Chinesen mit den Ureinwohnern. Mit dem gleichen Namen, Minh-Huongs, werden gegenwärtig Abkömmlinge von Chinesen und Annamiten bezeichnet; sie sind bemerkenswert intelligent, von hellerer Farbe und eleganteren Körperformen als die Annamiten, und sollen viel Handelsgeist besitzen. Man findet diese Art Mischlinge überall in Cochinchina; aber auch die Abkömmlinge von Franzosen und eingebornen Müttern sind schon genügend an Zahl angewachsen, damit die Colonialregierung sich veranlasst sehen konnte, für Erziehung und Ausbildung dieser „*métis français*“ eigens Vorsorge zu treffen.

Von jener Apathie oder Indolenz, welche den meisten Völkern der Tropenzone eigen ist, können die Annamiten, auch bei der wohlwollendsten Beurtheilung, keineswegs freigesprochen werden. Ein reicher, fruchtbarer Boden befriedigt ihre geringen Nahrungsbedürfnisse, ohne viel Nachhilfe durch Arbeit zu beanspruchen; der Drang nach Verbesserung der materiellen Lebenslage, also nach Gewinn, ist ein geringer, und ohne Einwirkung der Fremden — Chinesen und Europäer — käme es vielleicht gar nicht zur Hervorbringung von Productionsüberschüssen, auf welche erst ein Handel basiren kann. Weitaus die meisten Producenten verbrauchen ihre Producte selbst, und sie müssen eigens angeleitet werden, mehr zu produciren, als der unmittelbare Bedarf ihrer Familie es erfordert. Desgleichen gibt es beinahe gar keine einheimische industrielle Thätigkeit; an Geschick zur Arbeit fehlt es gleichwohl den Annamiten nicht, und unter europäischer Leitung wird der Annamite erfahrungsgemäß ein guter Maurer, Schlosser, Schmied, hingegen selten ein tüchtiger Holzarbeiter — Zimmermann oder Tischler.

Der natürliche Reichthum des Landes an Rohstoffen hat zu mehrfachen Anläufen geführt, europäische Industrien dort zur Einführung zu bringen; doch haben nicht alle diese Versuche günstige Resultate zu verzeichnen gehabt. In günstiger Entwicklung steht gleichwohl die Industrie der Reisenthülsung und Reisbleiche; die primitiven Reismühlen der Eingebornen verschwinden nach und nach vor den mit modernen Maschinen arbeitenden derlei Etablissements, von welchen gegenwärtig vier bestehen, welche den für den Export bestimmten Reis — das Hauptproduct des Landes — bearbeiten.

Zwei Brauereien mussten vor einigen Jahren ihre Arbeit einstellen; die eine hat vor einiger Zeit ihr Geschäft wieder aufgenommen. Die *bière de Saïgon* gilt als ein der Gesundheit zuträgliches, leichtes Getränk; bei Fabrication desselben wird Reis an Stelle von Gerste verwendet. Künstliches Eis findet genügenden Absatz; die Seifensiederei beginnt erst an Umfang zu gewinnen.

Die Zuckerfabrication macht keine Fortschritte. Die Eingebornen halten an ihren ererbten, ungenügenden Methoden der Zuckergewinnung fest, und die Colonialregierung trachtet eine Verbesserung wenigstens dadurch herbeizuführen, dass sie der Einführung besserer Zuckerrohrgattungen, als die einheimische es ist, Vorschub leistet. Das violette Java-Rohr hat auch hier die besten Resultate ergeben. — Versuche zur Gründung von Seidenspinnereien haben keinen Erfolg gehabt. Ebenso sind keine Resultate mit Sägemühlen, mit Baumwollspinnerei und in der Bereitung des Indigo zu verzeichnen.

Die einheimische Handarbeit ist selbstverständlich viel billiger, als es die Arbeit von Europäern wäre; aber da die Nachfrage nach Arbeitern eine viel größere ist, als eine solche nach Arbeit, können die üblichen Löhne doch nur — relativ — ziemlich hohe sein. Im Centrum der Colonie, in Saïgon und Cholon, ist 20 cents der Lohn des Lastarbeiters bei zehnstündigem Arbeitstage; der Schmied, Maurer, Zimmermann erhält 60—80 cents; der Drechsler, Maschinenarbeiter, Mechaniker 80 cents bis $1^1/_4$ $.

Für europäische Arbeiter ist in der Colonie nur insofern eine geeignete Verwendung vorhanden, wenn sie die Eignung besitzen, um als Arbeitsleiter verwendet werden zu können; das Klima gestattet dem Europäer keine andauernde physische Arbeit, selbst nicht eine solche in geschützten Räumen. Ein tüchtiger europäischer Vorarbeiter verdient wohl 75—125 $ im Monate;

die Ausgaben für seine Nahrung können auf 20—30, jene für die Wohnung auf 10—12 $ veranschlagt werden.

Für landwirtschaftliche Arbeiten in Cochinchina ist der Europäer unfähig; einem landwirtschaftlichen Betriebe im großen, einem Plantagenbau, steht aber der Mangel an billigen und willigen Arbeitskräften bisher noch entgegen.

Unter diesen Verhältnissen — der Apathie der Eingebornen und der physisch eng begrenzten Arbeitsfähigkeit der Europäer — ist hier, wie an vielen anderen Orten der Erde, und speciell Ostasiens, der günstigste Boden für die Entfaltung chinesischer Emsigkeit, Ausdauer, chinesischen Arbeitsgeschicks und praktischen Handelsgeistes. In der That prosperiren die Chinesen in Cochinchina ebenso, wie in anderen Ländern; auch von hier aber kehren sie in die über alles geliebte Heimat zurück, meistens unter Zurücklassung ihres annamitischen Weibes und deren Kinder, sobald sie ein Vermögen erarbeitet haben. Der Zuzug von Chinesen nach Cochinchina mehrt sich von Jahr zu Jahr, und obschon sie mit ihrer befruchtenden Arbeitsamkeit in gewisser Hinsicht der Colonie unleugbar Vortheil bringen, so sind doch die Meinungen darüber sehr getheilt, ob die zunehmende — wenn auch stets nur temporäre — Einwanderung von Chinesen nach Cochinchina im Interesse bleibender Prosperität der Colonie, zu fördern, einfach zu dulden oder gar zu hemmen wäre [1]).

Der natürliche Reichthum Cochinchinas an Producten, welche sich zu Handelsgütern eignen, ist — dem Charakter des Landes als Alluvialboden in tropischem Klima entsprechend — beinahe ausschließlich auf Gegenstände aus dem Pflanzenreiche beschränkt, neben welchen noch der außerordentliche Reichthum an See- und Süßwasserthieren und Producten von einigem Belange ist. Wertvolle Mineralien besitzt Cochinchina nicht. — Von den vegetabilischen Producten ist es vor allem der Reis, dem der wichtigste Platz zukommt; das Haupt- und beinahe einzige allgemeine Nahrungsmittel der Bevölkerung, und zugleich — trotz lässiger Production — ein Handelsartikel von erheblicher Bedeutung. Man zählt über 200 Gattungen Reis in Cochinchina; die Producte von Bay-Xao, Gocong und Vinh-Long stehen im höchsten Ansehen. Die mittlere Jahresernte wird mit 9 Millionen *piculs* (à $133^1/_3$ engl. Pfunde) angegeben. Der mittlere Wert des *Picul* erreicht 1 $, und der Wert der Ausfuhr an Reis die Summe von 6 Millionen Dollars. Kaum der sechste Theil des anbaufähigen Bodens Cochinchinas soll übrigens bisher irgend welchen nutzbringenden Culturen unterzogen worden sein; neben der Reisproduction sind die übrigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse beinahe verschwindend; die Früchte der Cocospalme werden zur Ölgewinnung benützt;

---

[1]) *»La question de l'immigration chinoise est très discutée, tant au point de vue économique qu'au point de vue politique. Il est toutefois indiscutable, que le Chinois, plus actif, plus laborieux et plus industriel que l'Annamite, se substituera à ce dernier, à plus forte raison à l'Européen, dont les besoins sont beaucoup plus grands. En outre, le Chinois ne se fixe pas en pays étranger; il emporte en Chine tout ce qu'il gagne . . . . il ne faut pas perdre de vue, que les Etats Unis de l'Amérique et les colonies australiennes ont repousée l'élément chinois . . .«* (*»Les Colonies françaises«, Paris, 1889. Maison Quantin.* Officielles, anlässlich der Weltausstellung unter Leitung von Louis Henrique, Specialcommissärs für die Colonialausstellung, auf Befehl des Staatssecretariates der Colonien verfasstes Werk.)

das Zuckerrohr erfährt von den Eingebornen nur geringe Beachtung; Gemüse, Pfeffer, Betel werden meist nur in dem Umfange cultivirt, als es das Bedürfnis für den eigenen unmittelbaren Familiengebrauch erfordert. Ebenso steht es mit Ananas und mit dem Tabak, welch letzterer anerkanntermaßen von sehr geringer Qualität ist, und ausschließlich von den Eingebornen aufgebraucht wird. Gewisse Bohnen, die in den Gegenden um Long-Xuyen und Bassac gebaut werden, sind hingegen in allen Theilen der Colonie begehrt und haben ihren Weg selbst bis nach Europa gefunden. Der Maulbeerbaum wird von Seidenzüchtern auf einer Gesammtfläche von etwa 2000 *ha* gehegt. Mais, Baumwolle, Indigo bedecken — außerordentlich zerstreut — kaum einige Hunderte von Hektaren. Sehr geringe Mengen von Cacao wurden bisher geerntet, und die Kaffeestaude ist den Einflüssen eines Parasiten unterworfen, welcher die Pflanze in ihrem sechsten Lebensjahre zerstört, wenn sie eben auf dem Punkte ist, gewinnbringend zu werden. — Versuche, von europäischer Seite unternommen, verschiedene gewinnbringende Culturen in größerem Stile anzulegen, sind aus schon früher angedeuteten Gründen durchwegs misslungen [1]).

Wir dürfen allerdings nicht vergessen, dass es kaum ein Vierteljahrhundert her ist, seit Frankreich an die Colonisation von Nieder-Cochinchina geschritten ist; vieles ist schon geschehen, aber, wie obige Ausführungen zeigen, bleibt noch mehr zu thun übrig, um die natürlichen Hilfsquellen der Colonie in einer befriedigenden Weise zu entwickeln. Gewiss ist es eine dankenswerte Offenheit, welche in dem — officiellen — Werke vorwaltet, auf welches wir uns mit den bisherigen Ausführungen gestützt haben; von irgend einer gutgemeinten Schönfärberei ist in dem, was wir hier über Land und Leute gehört haben, wohl keine Spur zu entdecken. Man darf beinahe erstaunt sein, wenn man erfährt, dass trotz der rückhaltlos erwähnten Indolenz der Bevölkerung, die sich begnügt, heute soviel zu erzeugen, als sie morgen zum Leben braucht, dennoch ein recht ansehnlicher Außenhandel Cochinchinas zu verzeichnen ist.

Unser Gewährsmann beziffert den Gesammthandelswert auf 123,200.889 Francs, wovon die größere Hälfte, 66,775.901 Frcs., auf die Ausfuhren entfallen.

Hauptgegenstand der Ausfuhren ist, wie schon erwähnt, der Reis; der Wert dieses Ausfuhrsartikels macht an 70% der Ausfuhrswerte aus; drei Viertel des Ausfuhrshandels sind aber in den Händen von Chinesen. Von dem Einfuhrshandel geht zwar nur etwa die Hälfte durch chinesische Hände, aber mit Rücksicht auf den Antheil, welchen die Chinesen an der Ausfuhr haben, muss gesagt werden, dass ihnen der größte Antheil am Außenhandel Cochinchinas überhaupt zukommt. Sie sind den europäischen Händlern gegenüber in einer vortheilhafteren Lage; die Verständigung mit den Eingebornen ist ihnen leichter, sie leben zwischen und mit ihnen, gründen

---

[1]) »*Quelques Européens ont tenté d'introduire certaines cultures riches et productives, ou de developper dans des vastes proportions les plantations de cannes, de poivre ou de café, mais cela sans succès. La nature du sol, le mauvais choix des terrains, l'insuffisance des capitaux, sont les principaux motifs qui ont fait échouer les expériences.*« (»*Les Colonies françaises.*« *L. Henrique*).

Familien u. s. w. — und das Resultat ist, dass sie überall billiger kaufen, als die Europäer. Allerdings steht auch fest, dass sie sich mit geringerem Gewinne beim Verkaufe begnügen.

Hauptgegenstände der Einfuhren sind: Kattun, überhaupt Baumwollwaren, Papier, Maschinen, Baumaterial, Opium, Seidenwaren, Thee, Kleidungsstücke, Lebensmittel und Spirituosen. Das früher erwähnte, gegen die Ausfuhr bessere Verhältnis, in welchem die Europäer an der Einfuhr participiren, beruht hauptsächlich auf dem Umstande, dass sowohl die namhaften Bedürfnisse für die Colonialverwaltung, Truppen, Arsenal u. s. w., als das Opium, welches der colonialen Regie unterworfen ist, ausschließlich von europäischen Importhäusern bezogen werden.

Für das Stammland der Colonie, Frankreich, ist selbstverständlich auch noch die weitere Frage von Interesse, inwieweit der Antheil an dem Außenhandel, welcher auf Europäer entfällt, Franzosen zugute kommt. In dieser Richtung steht fest, dass die Franzosen im Importhandel die erste Rolle innehaben, während der Export zum weitaus größten Theile für Rechnung englischer und deutscher Häuser geht. — Die Industrie hingegen, soweit eine solche sich bisher in der Colonie entwickelt hat, ist durchaus in französischen Händen.

Einen tiefgreifenden Einfluss auf die Verhältnisse des Außenhandels der Colonie musste der im Jahre 1887 stattgehabte plötzliche Übergang vom Freihandelssysteme zum Systeme des Schutzzolles ausüben. Bis zum Jahre 1887 waren einzig nur Spirituosen, Waffen und Munition, Öl und Petroleum Einfuhrszöllen unterworfen. Opium, als Gegenstand eines Regieverschleißes, unterlag keinem Einfuhrszolle. Von den Ausfuhrsgegenständen waren nur wenige geringen Zöllen unterworfen; der Reis zahlte 1 Centime per Kilogr., Büffel 1 Fr. per Stück, Schweine 5 ctms. per Kilogramm Lebendgewicht.

Dieser an Freihandel grenzende Zustand, welchem viele Kenner der Verhältnisse die rasche Entwicklung von Saïgon zuschreiben, nahm mit 1. Juni 1887 ein Ende. Mit diesem Tage trat ein von der Gesetzgebung des Mutterlandes beschlossener Zolltarif in Kraft, welcher namentlich die Gegenstände der Einfuhren mit hohen Abgaben belastet. Der Zweck des neuen Zolltarifes, welcher seit seinem Inkrafttreten von manchen Seiten angegriffen, und auch schon einmal abgeändert worden ist, darf nicht als rein fiscalischer Natur angesehen werden; man beabsichtigte vielmehr, die französische Colonie vor der Ausbeutung durch den fremden, nichtfranzösischen Handel zu bewahren. Ganz besonders wollte man erreichen, dass die Hauptartikel der Einfuhren, Baumwollmanufacte, für Cochinchina aufhören ein Monopol des englischen Handels zu sein, und die hohen Zölle auf englische Baumwollwaren sollten die Einwohner der Colonie zum Ankaufe der gleichen Ware französischer Provenienz, welche diesen Zöllen nicht unterworfen wurde, zwingen. Doch scheint es, dass der Zolltarif zu früh durchgeführt wurde, bevor nämlich die französische Industrie sich darauf genügend vorbereitet hatte, den Bedarf des colonialen Marktes mit marktgängiger Ware versorgen zu können. Die Berichte der colonialen Zollinspectoren constatirten im ersten Jahre der Wirksamkeit des Schutztarifes Abnahmen in der Baumwolleinfuhr im Werte von 2 Millionen Francs, sowie eine bedeutende Preissteigerung der Baumwollwaren im Detailverkaufe, und demzufolge Abnahme des Absatzes; die Eingebornen fingen

an, selbst Baumwolle zu verarbeiten[1]). Zugleich aber wird die bemerkenswerte Thatsache berichtet, dass trotz des Einfuhrszolles von 25—30% auf englische (Manchester- und indische) Ware, die frei eingeführte französische Ware auch dem Preise nach es mit der ersteren noch nicht aufnehmen konnte. Auch wurde erwähnt, dass die französischen Fabrikanten sich nicht genügend mit dem den Markt beherrschenden Geschmacke der Eingebornen vertraut gemacht hatten, und dass bei gleichen Preisen gewiss der englischen Ware der Vorzug verbleiben werde.

Die französische Industrie hatte früher ihre Rechnung in Cochinchina nicht gefunden, und jetzt, da dieser Markt für sie allein geöffnet bleiben sollte, war sie nicht darauf eingerichtet, ihn zu befriedigen. In dieser Richtung äußert sich der erwähnte Bericht des Zollinspectors:

„*Jusqu'à l'application du tarif général aucun effort n'avait été tenté pour développer la vente des produits français. Après quelques essais infructueux, l'industrie française s'était entièrement désintéressée du commerce de la colonie. Lorsque le parlament s'est décidé à fermer au commerce étranger le marché indo-chinois, les effets de la mesure prise par les pouvoirs publics n'ont pu se faire immédiatement sentir. Les Français n'étaient point prêts à profiter des avantages que leur offrait le nouveau tarif. Ils ignoraient complètement quels étaient les besoins du marché de l'Indo-Chine, quels articles, quels qualités étaient demandés par la consommation. Ils n'ont donc pas pu approvisioner les marchés, et la douane ne s'est exercée que sur les produits d'origine étrangère.*“ Doch erwartet man besseres von der Zukunft; der Bericht sagt weiter: „*Faut-il en conclure que malgré les tarifs élevés qui les protègent, les produits français ne parviendront pas à remplacer les similaires étrangers? Rien, jusqu'ici, ne saurait justifier cette appréciation pessimiste.*“

Der im Jahre 1887 zur Einfuhr gelangte Schutzzoll beschränkt sich nicht auf Cochinchina allein, sondern er umfasst auch Annam. Auch hier sind ähnliche Wirkungen des plötzlichen Überganges zutage getreten, wie die eben erwähnten. Die Gesammtausfuhrswerte für Annam und Tonking zusammen werden im Jahre 1887 mit 6 — 7 Millionen Frcs. angegeben; die Einfuhren nach Annam allein sollen 7,230.000 Frcs. betragen haben, wovon 2 Millionen auf Reis, je 1 Million auf Baumwollgarne aus dem englischen Ostindien und auf Baumwollzeuge entfallen, was in letzteren Waren eine bedeutende Abnahme gegen die früheren Jahre darstellt (für das Jahr 1888 wird der Wert fremder, nach Annam eingeführter Baumwollgewebe nur mehr mit 348.512 Frcs. berechnet). Opium und Papier repräsentiren in den Einfuhrswerten je circa 300.000 Frcs. Nur 40% des eingeführten Papiers dient jenen Zwecken, welche man als gewöhnlichen Gebrauch dieses Artikels bezeichnen kann; 60% bestehen aus gemalten und vergoldeten Papiersachen, welche zu Cultuszwecken Verwendung finden. Sämmtliches Papier kommt aus China, Zündhölzchen — für circa 60.000 Frcs. — aus Japan. Frankreich und Cochinchina participiren an der Einfuhr in Annam mit etwa anderhalb Millionen Francs. —

[1]) „*Les indigènes reviennent à la mauvaise habitude de filer du coton du pays dont le prix est moins élevé.*“

Für die Zwecke der politischen Verwaltung ist die französische Colonie Cochinchina in vier Bezirke (*circonscriptions*) eingetheilt. Der Bezirk der Hauptstadt Saïgon, welche Hauptstadt zugleich die Residenz des General-Gonverneurs von ganz Französisch-Indo-China ist, besteht ans den Arrondissements Saïgon, Giah-Dinh, Tayninh, Thu-Danmot, Bien-Hoa und Baria. Dieser Bezirk bedeckt 1,960.000 *ha*, nnd enthält 63 Cantone mit 648 Gemeinden; die Bevölkerung zählt 82.000 Seelen.

Der Bezirk von Mytho begreift die Arrondissements von Mytho, Go-Cong, Tanan nnd Cholou. Die 42 Cantone dieses sich über 714.000 *ha* erstreckenden Bezirkes zählen 574 Gemeinden und 74 Märkte; die Bevölkerungszahl ist 349.000.

Der Bezirk Vinh-Long zerfällt in die Arrondissements Vinh-Long, Bentré, Tra-Vinh nud Sadec; 680.000 *ha*, 56 Cantone, 587 Gemeinden, 74 Märkte, 434.000 Einwohner.

Der Bezirk Bassac endlich besteht ans den Arrondissements Chandoc, Hatien, Long-Xuyen, Rach-Gia, Cantho, Soc-Trang und Baclicn; 1,900.000 *ha*, 68 Cantone, 530 Gemeinden oder Dörfer, 27 Märkte, 358.000 Einwohner.

Der Untergouverneur, welcher an der Spitze der unmittelbaren Verwaltnng der Colonie steht, hat Beamte nnter sich, deren Ressorts sich an jene der Ministerien des Stammlandes Frankreich angliedern; nur besteht hier selbstverständlich keine andere Centralstelle für Vertheidigungsanstalten, als die militärischen Commanden der Land- und der Seestreitkräfte der Colonie. Ein eigenes Bureau in der Colonialverwaltung ist jenes für das Dolmetschwesen; in diesem Bureau finden zahreiche einheimische Gelehrte Verwendung.

Das Justizwesen hat seit Gründnng der Colonie manche Veränderungen in seiner Organisation erfahren; die Franzosen haben als Basis desselben für die Rechtssachen der Eingebornen und der übrigen in der Colonie lebenden Asiaten die vorgefundenen alten einheimischen Gesetze nnd Rechtsgewohnheiten angenommen, nud bemühen sich, nach und nach, in unfühlbarer Weise die Härten nnd Unebenheiten dieser Rechtsgrundlagen in Wegfall kommen zn lassen. Nur in einer Richtnng wurden gleich anfänglich eingreifende Reformen durchgeführt, indem die entsetzlich grausame Strafrechtspflege der Eingebornen, welche einen sonderbaren Gegensatz zu dem sanften Volkscharakter bildete, in humaner Weise abgeändert wurde[1]).

Für den öffentlichen Unterricht ist schon vieles geschehen. Das Colonialbudget des Jahres 1886 hatte für diesen Zweck 252.000 $ ausgeworfen, womit aber nur jener Theil der Ausgaben für öffentliche Schnlen zn bedecken war, welcher nicht schon anderweitig durch Beiträge der Interessenten, aus besonderen Fonds n. s. w., gesichert war; viele Schulen und Unterrichtsanstalten fallen den öffentlichen Ausgaben gar nicht zur Last, indem sie von der katholischen Mission, Ordenscorporationen, überhanpt von geistlicher Seite erhalten werden. Die Schulstatistik der Colonie wies im Jahre 1886 490 Lehranstalten der verschiedenen Grade mit 20.521 Schülern aus. Unter den Lehrkräften zählte man 115 Europäer — zn überwiegendem Theile Franzosen — und nicht weniger als 1183 Eingeborne.

Was den Cultus betrifft, bekennen sich in der Colonie 51.802 Personen zur katholischen Kirche. Sie bilden 53 Pfarreien, 149 christliche Ge-

---

[1]) *Quoique la loi annamite soit en général fort sage, elle fait usage de supplices atroces qu'il n'était pas possible d'appliquer sous notre domination.*

meinden (*chrétientés*), und besitzen 172 Kirchen und Kapellen. Die Masse der Bevölkerung hängt dem Buddhismus an. Man zählte 1,688.272 Anhänger dieses Bekenntnisses, welche nach ihren verschiedenen Riten 1214 annamitische, 29 chinesische und 230 cambodjanische Pagoden für ihre religiösen Zwecke benützen. Der buddhistische Clerus zählt 2298 Priester mit 2312 Eleven. Weitaus der größte Theil der buddhistischen Priester zählt zu dem cambodjanischen Ritus; die 230 Pagoden dieses Ritus haben 1362 Priester und 1577 Eleven oder Novizen.

Der Fortschritt, welchen Nieder-Cochinchina seit der Zeit der französischen Verwaltung gemacht hat, wird in dem von uns hier vielfach benützten französischen officiellen Werke durch folgende statistische Hauptdaten illustrirt:

Bevölkerung.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 502.336 | Personen, | worunter | 164 Franzosen |
| „ | „ | 1887 | 1,858.807 | „ | „ | 1677 „ |

Einfuhrswerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 25,659.194 Frcs. |
| „ | „ | 1887 | 58,445.380 „ |

Ausfuhrswerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 31,108.926 Frcs. |
| „ | „ | 1887 | 64,764.975 „ |

Hausthiere (Büffel und Rindvieh).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 54.010 Stücke |
| „ | „ | 1887 | 143.272 „ |

Canäle und schiffbare Wasserläufe.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 226.786 *km* |
| „ | „ | 1887 | 226.832 „ |

Eisenbahnen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | — |
| „ | „ | 1887 | 77 *km* |

Telegraphenlinien und submarine Kabel.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 419 *km* |
| „ | „ | 1887 | 2463 „ |

Einnahmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 5,643.033 Frcs. |
| „ | „ | 1887 | 26,000.000 „ |

Ausgaben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1867 | 5.440.740 Frcs. |
| „ | „ | 1887 | 26,000.000 „ |

Werfen wir noch znm Schlnsse dieser allgemeinen orientirenden Notizen einen Blick auf die staatlichen Verhältnisse von Annam.

Von den Beechränknngen abgesehen, welche das französische Protectorat (s. S. 817) in sich schließt, ist in Annam alle oherste Gewalt in den Händen dee Könige vereinigt. Er hestellt Minister für die einzelnen Zweige der Verwaltung (Inneres, Finanzen, Krieg, Juetiz, öffentliche Arbeiten, Cnltus), und ist zngleich oherster Richter, an welchen jedem Unterthan der Appell freisteht. Jedes Ministerinm bildet nnter Vorsitz seines Ministers ein Rathscollegium; ein oberster Justizhof heräth die Appellsachen und legt sie dem König zur Entscheidnng vor; ein unabhängiger Staatsrath (*conseil des censeurs*, ähnlich wie in China) hat das Recht nnd die Pflicht, alle Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes zn beobachten, zu herathen nnd an den König mit Vorstellnngen oder Rathschlägen heranzntreten.

Das Königreich Annam — wie es jetzt, seit deseen Oberhoheit über Nachbarländer aufgehört hat, richtiger zn hezeichnen ist — theilt sich für die politische Verwaltnng in zwölf längs der Küete eich hinziehende Provinzen. Diese sind, von Norden an gerechnet: Thanh-Hao, Nghe-An, Ha-Tinh, Qnang-Binh, Quang-Tri, Quang-Dnc, Qnang-Nam, Quang-Ngai, Binh-Dinh, Phn-Yen, Khanh-Hoa nnd Binh-Thuan. Diese Provinzen oder Bezirke werden, je nach ihrer Bedeutung, in zwei Kategorien unterechieden: in sogenannte „große“ nnd „kleine“ Provinzen. Die Gouverneure der „großen“ Provinzen führen den Titel *Tong-Doc*; eie sind Mandarine erster Classe im zweiten Range, nnd stehen anf gleicher Stufe mit den Ministern; die Gonverneure der „kleinen“ Provinzen hahen den Titel *Tnan-Phu*, welcher der zweiten Classe im zweiten Range entspricht, und sie mit den höchsten Gehilfen der Minister (etwa Unterstaatssecretären) gleichetellt.

Im allgemeinen verkehren die Gonverneure nnmittelbar mit dem König sowohl als mit den Minietern; die Tnan-Phus sind gleichwohl in gewieeen Fällen an die Weisnngen der Tong-Doc gehunden. Sämmtliche Diensteszweige nnterstehen der Leitung der Gonverneure. Ein Mandarin erster Classe im dritten Range, *Bo-Chanh* oder volkethümlicher *Quan-Bo* genannt, steht der Verwaltnng nnd dem Stenerwesen vor; der Justiz-Chef, *An-Shat* oder *Quan-An*, ist Mandarin erster Classe im vierten Range. Der Militär-Mandarin, *Dé-Doc* oder *Lanh-Binh*, im Range eines Divisions- oder Brigade-Generals, ist Commandant der im Gonvernementshereiche hefindlichen Trnppen.

Die Provinzen zerfallen in Arrondissements — *huyen* — von welchen mehrere eine Präfectur — *phu* — umfaesen. An der Spitze jedes *phu* steht ein Mandarin zweiter Classe dee fünften Rangee, *Tri-Phu* oder *Quan-Phu* genannt. Die Unterpräfectnren oder Arrondissemente werden von Mandarinen zweiter Classe im sechsten Range — *Tri-Huyen* oder *Quon-Huyen* — verwaltet. Alle diese Beamten vertreten in ihrem Amtsbereiche sowohl den *Quan-Bo* als den *An-Shat*; sie sind also Verwaltnngsheamte nnd Richter in einer Person.

Die Justizpflege soll — der Theorie nach — den Parteien keine Kosten verursachen; doch heeteht der allgemeine Gehrauch, die Richter zu beschenken. Der Rnf der Bestechlichkeit, welchen die annamitischen Richter infolge dessen haben, ist aber nnr zum Theile gerechtfertigt; die üblichen Geschenke sind eher als eine Art von Honorar oder freiwilliger Steuer ad hoc zn hetrachten, durch die elende Besoldung der Beamten hervorgernfen, und hestimmt, diese anszngleichen.

Der Unterricht steht insoferne unter staatlicher Oberhoheit, als jedem Mandarin ein Director des Schulwesens beigegeben ist, welcher einen Staatsrang als Mandarin bekleidet. Er heißt *Do-Hoc*, als Schulinspector einer Provinz, *Giao-Tho* als solcher für eine Präfectur, und *Huan-Dao* in der Unterpräfectur. Die Lehrer der unteren Unterrichtsstufen aber, welche weder einer staatlichen Approbation bedürfen, noch in der Lehrfreiheit irgendwie gesetzlich beschränkt sind, sind nicht Staatsbeamte.

Der staatlich geleitete höhere Unterricht führt zu drei wissenschaftlichen Graden: jenem des *Tu-Taï*, dem Baccalaureus vergleichbar, *Cu-Nhôn*, etwa Licentiat, und *Tau-Shi*, Doctor. Aus letzteren gehen die Mandarine hervor. Das Prüfungswesen — wohl nicht allein der Form, sondern auch dem beschränkten Inhalte nach — ist nach chinesischem Muster eingerichtet. Ebenso entspricht es dem chinesischen Vorbilde, dass die Abiturienten der höchsten literarischen Prüfungsgrade durch Ablegung dieser Prüfung sofort die officielle Eignung zu den höchsten Stufen des Mandarinates erwerben.

Das Heer besteht aus der Garde, zur unmittelbaren Vertheidigung des Königs und der Hauptstadt bestimmt, dann aus den in den Provinzen befindlichen und in denselben recrutirten Provinzregimentern, endlich aus einer dritten Kategorie von Soldaten, welche ein Mittelding zwischen persönlicher Garde der Gouverneure und Polizeimannschaft darstellen. Der Ersatz der Mannschaft geschieht durch Conscription, indem jeder Ort ein Contingent zu stellen hat, welches im Verhältnisse zur Einwohnerzahl des Ortes steht. Bemerkenswert ist, dass nur Söhne von solchen Vätern in das Heer eingereiht werden können, die als Eigenthümer eines gewissen Besitzes und dementsprechende Steuerträger, für die Handlungen ihrer Kinder verantwortlich gehalten werden können. Die ausgehobenen Soldaten haben zehn Jahre lang zu dienen; ihr Heimatsort hat für ihren Unterhalt aufzukommen.

Ein Theil des Militärs wird für den Dienst der Post verwendet, welche nur einzig und allein für den Dienst des Staates eingerichtet ist. Jene Orte, welchen die Fuhrleistungen dieser Post — d. i. die wahrscheinlich unentgeltliche Beistellung von Tragthieren u. s. w. obliegen — sind hiefür von der Aufbringung eines Militärcontingentes befreit.

---

## 34. Saïgon.

*NAUTILUS: 5. bis 8. April 1885.*

*AURORA: 7. bis 21. Januar 1888.*

---

Von dem weithin sichtbaren und gut kenntlichen Cap St. Jacques (*St. James*) hat man noch eine Flussfahrt von etwa 50 Seemeilen bis nach Saïgon zurückzulegen. Es ist in jeder Richtung bezüglich der Beleuchtung und Betonnung dafür gesorgt, dass diese Fahrt jederzeit anstandslos zurückgelegt werden könne; ein wohlorganisirtes Lotsencorps versieht den Dienst auf der Flussstrecke.

Das Cap *St. James* ist durch die drei Hügel, welche es bilden, sehr gut gekennzeichnet; bei Nacht sah man vom Bord des NAUTILUS das Leuchtfeuer auf diesem Cap schon in einer Entfernung von 28 Seemeilen. Nach Verificirung der Schiffsposition gegen dieses Cap oder dessen Leuchtfeuer, nimmt man den Curs nach den allseitig zutreffenden Angaben der englischen Admiralitätskarte und des Segelhandbuches, gegen die Cocos-Bai; in dieser Bai, wenn nicht schon früher, kommt der Flusslotse an Bord. Es besteht, wie in den meisten Flussfahrwässern, Lotsenzwang[1]).

Die Führung des Schiffes von der Cocos-Bai bis nach Saïgon obliegt jedesmal dem Flusslotsen; es würde sich daher hier in keiner Weise verlohnen, die detaillirten Angaben zu wiederholen, welche Fregattenkapitän v. Spetzler über die Betonnungsweise des Fahrwassers im Flusse, die Markirung einzelner Wracks auf der Fahrstrecke u. s. w. in gewissenhafter Weise in seine Berichte aufnahm.

In der Cocos-Bai befinden sich zwei Telegraphenämter; diese können von Schiffen benützt werden, welche mit Saïgon in Verbindung treten wollen, ohne die Absicht zu haben, Saïgon anzulaufen; das Leuchtfeuer von Cap *St. James* versieht überdies auch semaphorischen Dienst zwischen der See und diesen beiden Telegraphenämtern.

Beim Anlangen des Schiffes auf dem Ankerplatze vor der Stadt Saïgon wird der Ankerplatz für den Ankömmling durch den Hafenmeister bestimmt;

---

[1]) Englische Stimmen beklagen sich über die Höhe der Lotsungsgebüren, welche für ein Schiff von 1500 *t* 90 $ beim Einlaufen und 120 $ beim Auslaufen betragen.

Kriegsschiffe erhalten meistens ihren Ankerplatz in der Nähe des französischen See-Arsenals zugewiesen. Die Handelsdampfer und Segelschiffe legen zur Bewerkstelligung der Löschung ihrer Ladung und für die Einnahme neuer Ladung theils an den vorhandenen Anlegestellen an, theils verrichten sie diese Arbeiten auf ihren Ankerplätzen im Strome selbst; zahlreiche Lichterboote stehen hiefür zur Verfügung, und es bietet auch der niedrigste Wasserstand des Saïgon-Flusses sowohl, als des großen Canals — *Arroyo Chinois* — noch immer die genügende Tiefe für die Communication mittelst dieser landesüblichen flachen Boote. Fregattenkapitän v. Spetzler schätzte die Zahl der Lichterboote von etwa 150 *t* Tragfähigkeit, welche hier meistens Reisboote genannt werden, auf mehrere Tausende. Ihrer Bauart nach unterscheiden sie sich eigentlich nur in der Größe von den in den gesammten indo-chinesischen Gewässern auch zum Transporte von Personen in Verwendung tretenden Sampans; sie werden ausschließlich mit Ruderkraft bewegt, und besitzen stets eine Art von gewölbtem Dache, um die eingenommene Ladung vor den Wirkungen des Regens zu schützen.

Die Stadt Saïgon liegt an dem rechten Ufer des Flusses. Als die Franzosen sich vor nicht mehr als einem Vierteljahrhundert hier bleibend festsetzten, stand an dieser Stelle ein unansehnliches, in einem Sumpfe gelagertes Dorf; bald wurde ein freundliches, nettes Städtchen daraus, und jetzt kann man Saïgon das Gepräge einer reinlichen, wohlhabenden, ja luxuriösen Stadt in keiner Beziehung absprechen. „Alle Bauten und Institutionen sind nicht nur den klimatischen Forderungen, sondern auch den Bedürfnissen vollständig angepasst, welche die moderne Civilisation schafft“, schreibt der Commandant des NAUTILUS, und fügt bei: „Nebst Gründen der Utilität hat wohl der französische leichtlebige Sinn und das dem Franzosen eigene Geschick für Entfaltung geschmackvoller Pracht am meisten dazu beigetragen, um in verhältnismäßig kurzer Zeit hier wahrhaft Imponirendes zu schaffen“.

Die vorwiegend aus Ziegeln und Eisen erbauten Häuser sind geräumig und luftig, die öffentlichen Gebäude von architektonischer Schönheit. Die vielen Ziergärten und reichlich vorhandenen Baumanpflanzungen tragen besonders zu dem anmuthigen Eindrucke bei, den man von der Stadt empfängt. Die Straßen sind breit, macadamisirt, und sind durchwegs von schattigen Alleen und von Trottoirs eingesäumt. Die Stadt ist durch eine weitverzweigte Wasserleitung und zahlreiche Auslaufbrunnen sehr gut mit Wasser versorgt.

Die Anlage der Stadt ist eine regelmäßige; die Straßen schneiden einander in rechten Winkeln. Von den Straßen, welche beiläufig in der SW-NO-Richtung vom Stromufer landeinwärts führen, ist die bemerkenswerteste die *Rue Catinat*, welche als die Hauptstraße der Stadt angesehen werden kann; in dieser schönen Straße, welche zugleich die Hauptader des Verkehres ist, befinden sich eine große Zahl der öffentlichen Gebäude: die Post, das Theater, mehrere Amtsgebäude u. s. w.; große, elegante Verkaufsgewölbe mit ihren sehenswerten, an beiden Seiten befindlichen, mit allem Pariser Luxus und Geschmack decorirten Verkaufsauslagen, sind hier zumeist etablirt. Diese Straße führt auf den Platz der Kathedrale, auf welchem Platze sich auch das schöne und geräumige Gebäude des Militärcasinos befindet.

In paralleler Richtung zur *Rue Catinat* verlaufen, und zwar nach Osten zu gelegen: die *Rue Nationale*, welche ihren Anfang bei dem *Rond point*, dem vorzüglichsten Anlegeplatze des Stromufers nimmt, und die Stadt ihrer ganzen Ausdehnung nach durchläuft; die *Rue de l'Hôpital*, zu dem aus-

gebreiteten Hospitale führend; endlich der *Boulevard de la Citadelle*, welcher, seinem Namen entsprechend, zu dem citadellenartigen Complexe führt, der die Unterkunftsräume, Übungsplätze u. s. w. der Garnison in sich begreift.

Östlich des *Boulevard de la Citadelle* befindet sich das Arsenal, welches sich längs des Flusses ausdehnt; landwärts des Arsenals aber stehen die Gebäude und Institute der katholischen Mission.

In der Richtung von SO nach NW, senkrecht auf die bisher genannten Hauptstraßen, verlaufen die *Rue d'Espagne*, *Rue de la Grandière*, der *Boulevard Norodon* — nach einem Könige von Cambodja so genannt — *Rue Chasseloup-Laubat*, und *Rue des Mois*.

Der gedrängtere Stadttheil, welcher, um das *Rond point* herum gelagert, sich zwischen der *Rue de l'Hôpital*, dem *Boulevard Bonnard* und der westlichen Stadtgrenze — dem *Arroyo Chinois* — befindet, ist die eigentliche Handels- und Geschäftsstadt von Saïgon.

Der Saïgon-Fluss mit westöstlichem, sanft gegen Norden gebogenem Laufe, dann der eben genannte *Arroyo Chinois* im Westen, und der *Arroyo de l'Avalanche* im Osten, bilden die natürlichen Wassergrenzen der Stadt. Gegen Norden und NW ist ihre Grenze zwar durch ein Decret (vom 15. December 1877) genau fixirt, doch ist gerade hier der Boden, auf welchem die Stadt ihre natürliche Erweiterung zu suchen hat. Die nur von Eingebornen bewohnten Dörfer und Weiler, welche sich, nahe der Stadt, an dieser nördlichen Landgrenze in einem von Westen nach Osten zwischen den beiden vorgenannten *Arroyos* verlaufenden Bogen befinden, führen die Namen: *Nhôn-Hóa-Xâ*, *Thâi-Binh*, *Phú-Thanh*, *Xuan-Hóa*, *An-Hôa*, *Phu-Hóa* und *Chón-Sâng*. Im NW der Stadt ist der prachtvolle Stadtpark angelegt worden, welcher mit dem ebenfalls parkartigen Garten communicirt, in dessen Mitte der mit einem Kostenaufwande von 12 Millionen Francs erbaute Residenzpalast des Gouverneurs gelegen ist; diametral entgegengesetzt, im SO der Stadt, eingebettet zwischen dem *Arroyo de l'Avalanche*, dem Arsenal und den militärischen, sowie den Etablissements der katholischen Mission, liegt der sehr bemerkenswerte große botanische Garten. Dieser botanische Garten wurde sehr bald, nachdem die Franzosen Herren von Saïgon geworden waren, auf Befehl des Admirals de la Grandière unter der Leitung eines Militär-Thierarztes in seinen ersten Anfängen gegründet; zu hervorragender wissenschaftlicher und auch praktischer Bedeutung gelangte diese Anstalt, als ein verdienstvoller Gelehrter, Dr. Pierre, ein aus Mauritius gebürtiger Franzose, ihre Leitung im Jahre 1865 übernahm. Der Schiffsarzt der AURORA, Fregattenarzt Dr. Swoboda, bezeichnet diesen botanischen Garten als eine Versuchsstation für die Cultur der unterschiedlichsten Zier- und Nutzpflanzen, Sämereien und Setzlinge, und bemerkt, dass eben dieser Garten die meisten der Bäume zur Verschönerung der Stadt liefert. In Verbindung mit diesem botanischen Garten steht ein Thiergarten, welcher sehr schöne Exemplare der eingebornen Fauna aufweist. Namentlich sind Tauben und Hühner in den seltensten und prächtigsten Arten in großer Anzahl vertreten. Der Besuch der schönen Volièren lockt alltäglich viele Zuschauer an.

Der botanische Garten hat vornehmlich ernsten wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Zwecken zu dienen; der *Jardin de la Ville* hingegen dient ausschließlich dem öffentlichen Vergnügen. Hier spielt zweimal in der Woche die Militärmusik im Freien, wodurch der Park zu einem Zusammenkunftsorte für die gesammte schöne Welt der Stadt wird; man kann hier sogar manchmal

einen bescheidenen Wagencorso sich entwickeln sehen. Gleichwohl bemerkt Dr. Swoboda, dass die Pracht dieses Parkes wohl einzig dem fruchtbaren Boden und dem tropischen Klima sein Dasein verdanke, während es den Anschein hat, dass von Seite der verschönernden menschlichen Kunst für den Park wenig geschehe. —

Ein reges Nachtleben herrscht in den zahlreichen Cafés und sonstigen Erfrischungs- und Unterhaltungslocalen der eleganteren Stadttheile; Musik und Gesang, sowie der Dienst der leichtgeschürzten Musen lassen den fremden Besucher hier oft vergessen, dass er sich im fernen Osten des ernsten Asien befindet; nie aber wird man darüber im Zweifel sein können, dass es die angenehme französische Leichtlebigkeit und französische Anmuth ist, die hier in allem und jedem vorwaltet.

Von den Institutionen der Stadt, welche die besondere Aufmerksamkeit unserer Reisenden erweckten, seien hier jene erwähnt, welche vor allem auch für Saïgon, als den Centralpunkt der französischen Militärstellung in Indo-China, von der größten Wichtigkeit sind, nämlich das Arsenal und das großartige Militärhospital.

Über das Arsenal verdanken wir dem Gesammt-Detailofficier der Aurora, Linienschiffslieutenant Sattler, die folgende Beschreibung.

Im östlichen Theile der Stadt gelegen, ist das Arsenal gegen die Landseite vollständig von einer hohen Mauer eingeschlossen. Die Gebäude der Werkstätten und Magazine sind aus Ziegeln und Eisenconstructionen ausgeführt und, dem Klima entsprechend, luftig gehalten.

Unter den Werkstätten sind speciell die Schmiede, der Maschinensaal, die Gießerei, sowie die Sägewerkstätte und die Tischlerei erwähnenswert.

Die Schmiede, unter hohem, eisernen, luftigen Dache gelegen, besitzt 20 Herdfeuer und 2 Dampfhämmer kleinerer Gattung. Die Auswechslung des einen dieser kleineren Dampfhämmer gegen einen größeren von bedeutenderer Leistungsfähigkeit stand zur Zeit der Anwesenheit der Aurora — 1888 — eben bevor. Der Maschinensaal ist ausreichend mit Arbeitsmaschinen dotirt; bemerkenswert erscheinen 2 große Hobelmaschinen und 1 durch Übersetzung betriebene, nach dem Systeme der Schraubenpressen construirte Nietenerzengungsmaschine.

Die Gießerei besitzt 2 Kupol-Öfen, in welchen zusammen 20 *t* Eisen eingeschmolzen werden können, auch befanden sich hier 2 Krahne von je 15 *t* Hebekraft. Die mit der Tischlerwerkstätte verbundene Sägewerkstätte enthält mehrere durch Riemenübersetzung betriebene Circular- und Gattersägen; diese Werkstätten verarbeiten durchaus die vorzüglichen Werkhölzer, an welchen das französische Indo-China sehr reich ist.

Das Arsenal besitzt einen Schwimmdock, welcher in seinen Einrichtungen sehr jenem des k. u. k. See-Arsenals zu Pola gleicht, aber nur Schiffe bis zu dem Gehalte von 2000 *t* aufnehmen kann; außerdem sind aber 2 Trockendocks hier. Der ältere dieser beiden Trockendocks genügt seinen Dimensionen nach für Schiffe von höchstens 800 *t*; hingegen ist der neue Trockendock imstande, auch Schiffe von den größten Dimensionen aufzunehmen. Er hat eine Länge von 130 *m*, 36 *m* Breite und eine Sohlentiefe von 9 *m*. Das Dockthor zeigt die gleiche Construction wie jene des Docks Nr. 2 in Pola; die Mauern des Docks haben keine Materialrinnen, sondern nur die für die Communication absolut nöthigen Stiegenaufgänge. Dieser Dock wurde nach dem System H. Hersent, von diesem Unternehmer genau

nach derselben Art und Weise hergestellt, wie der Trockendock für das Arsenal in Toulon[1]). Zwei starke Centrifugalpumpen dienen zur Entleerung des Docks, und bewältigen diese Arbeit in drei Stunden. Der Eingang zum Dock, die Zufahrt, war zur Zeit der Anwesenheit der AURORA noch nicht endgiltig fertiggestellt; es mussten noch immerwährend Nachbaggerungen vorgenommen werden.

Es bestand zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS schon die Absicht, in Saïgon noch einen zweiten Trockendock ähnlicher Größe und gleichen Systems zu erbauen[2]).

Ein alter, einfach in der Erde ausgegrabener, kleiner Trockendock wird dem Verfalle überlassen; hie und da wird er gleichwohl noch für die Dockung von Torpedobooten oder niederen Flottanten benützt. Dieser aufgegebene Dock befindet sich in dem sogenannten alten Arsenal, wo sich nur noch einige ebenfalls dem Verfalle anheimgegebene Schuppen und alte, von den Maschinen entblößte Werkstätten vorfinden.

Sehr bedeutend sind die im Arsenale befindlichen Vorräthe an Materialien aller Art, welche in äußerst zweckmäßig angelegten Magazinen aufgestapelt sind; man sieht es diesen Provisionen gleichsam an, dass das Arsenal von Saïgon als das wichtigste Etablissement der französischen militärischen Operationsbasis für Indo-China zu wirken berufen ist.

Im allgemeinen kann man sagen, dass das Arsenal von Saïgon sehr gut imstande ist, alle jene Reparaturen, Neuerzeugungen und Ergänzungen durchzuführen, welche ein Kriegsschiff in mehr oder weniger dringender Weise zu brauchen in die Lage kommen kann; bei der außerordentlichen Dienstwilligkeit, welche die französischen Behörden und Commandanten stets und überall den k. und k. Kriegsschiffen gegenüber bethätigen, kann von Seite dieser in den ostasiatischen Gewässern stationirten Kriegsschiffe immer mit aller Beruhigung auf den Reichthum an technischen Ressourcen Bedacht genommen werden, welche das Arsenal von Saïgon bietet. —

Die Arbeiter im Arsenale von Saïgon sind theils eingeborne Annamiten, theils Chinesen. Im allgemeinen ist es beim Besuche des Arsenals bemerklich, dass die Eingebornen vorzugsweise zu den Eisenarbeiten, die Chinesen aber ausschließlich bei den verschiedenen Zweigen der Holzarbeit Verwendung finden. Die Arbeitsstunden dauern von 6 bis 10½ Uhr vormittags, dann von 3 bis 5 Uhr nachmittags.

Eine weitere Vergrößerung des Arsenals von Saïgon darf als bevorstehend angesehen werden. Nach Vollendung aller Arbeiten dürfte dieses Arsenal wohl zu den großartigsten Etablissements dieser Art in den europäischen Colonialgebieten gezählt werden dürfen. —

Über das große französische Militärhospital, das einzige Krankenhaus von Saïgon, vermittelte Fregattenkapitän v. Spetzler die folgenden Details.

Das Spital ist in seinen Anfängen gleich nach der Festsetzung der Franzosen gegründet worden. Der Gebäudecomplex des Spitales liegt inmitten

---

[1]) Siehe „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“, 1879, Seite 224.

[2]) Dieser Dock ist seither, wie wir aus englischen Consularberichten entnehmen, fertiggestellt und am 3. Jannar 1888 der Benützung übergeben worden. Der Dock ist aus Stein erbaut, und im Innern mit Eisen ausgefüttert. Die Dimensionen sind: Länge 461' (engl.), Breite 88', Umfang 1084', Weite der Kehle 69', Tiefe je nach dem Wasserstande 18—21' (engl.).

eines großen Parkes, welcber nacb allen Seiten von einer boben Mauer umscblossen ist. Das Hauptgohände ist ein weitläufiger, stockhoher Pavillon, von offenen, aber überdachten Gängon umgeben. Sowobl im Hochparterre, als im ersten Stocke dieses Pavillons befinden sich je 5 große luftige Krankensäle zu je 50 Betten. Ein zweites Gebäude ist mit dem eben beschriebenen durcb einen gedeckten Gang verbunden, und enthält die Apotheke, ein Laboratorium, die Badeanstalt und die Küche.

Zwei kleinere, von dem Hauptgebäude isolirte Häuser dienen, das eine für die Aufnahme von Officieren, das andere für die Unterbringung kranker Personen, welche dem Heere oder der Marine nicbt angehören. In diesen beiden Pavillons gibt es Zimmer zu 2, und solcbe zu 4 Betten; der Belagsraum eines jeden dieser beiden Pavillons beträgt 50 Betten. Von allen diesen Gebäuden abgesondert, aber mit ihnen durcb gepflasterte und gedeckte Gänge verbunden, sind die Anstandsorte gelegen.

Die Krankensäle sind mit aller Rücksicbt auf das tropiscbe Klima erbaut; sie sind boch, sehr luftig, und der Fußboden ist durchaus mit Steinplatten gepflastert. Die Bettgestelle sind aus Eisen; die Matrazen aus Stahldrabtfedern obne Eisenverkleidung, und daber der Luft stets nacb allen Seiten zugänglicb.

Für die Aufnahme von kranken Sträflingen, und zur Absonderung contagiöser Kranker sind 3 kleine Pavillons von je 40 Betten Belagsraum reservirt. Endlich sind noch 2 Häuscben da, welche die Bureaus und die Wohnräume der im Spitale Bediensteten enthalten.

Leiter des Spitales ist ein Marinearzt in dem Range eines Fregattenkapitäns. Demselben untersteben 6 Ärzte erster, und 4 Ärzte zweiter Classe.

Eine Tbeilung der Kranken in Abtheilungen nacb der strengen Art, wie sie in unseren Spitälern bestebt, wird bier nicbt durchgeführt; jeder Arzt bat einen der 10 Krankensäle zugewiesen.

Die Wartung der Kranken ist militäriscben Krankenwärtern übertragen; für jeden Saal werden 3, wovon einer im Range eines Unterofficiers stebend, verwendet. Die Oberaufsicht über die Krankenpflege baben aber barmherzige Scbwestern, von denen eine in jedem Krankensaale functionirt.

Die Apotbeke wird von 3 Medicamentenbeamten besorgt. —

Die Stadt Saïgon (deren Name[1]) von der einbeimischen Bezeichnung gewisser Baumwollstauden abgeleitet sein soll, die von den Cambodjanern gerne um ihre Erdbefestigungen herum gepflanzt wurden) erbielt ibre erste Gemeindeverfassung zu Beginn des Jahres 1867. Das Wablrecht für den an der Spitze der Gemeindeverwaltung stehenden Municipalrath genossen bis zur Zeit des deutsch-französiscben Krieges aucb die in Saïgon etablirten Fremden. Im Jahre 1872 wurde übrigens dieses Wahlrecht den Fremden neuerdings zuerkannt und an das zurückgelegte 25. Lebensjahr und einen gewissen Besitzstand gebunden. Die gleicben Bedingungen gelten für das Wablrecbt der Eingebornen in Saïgon; aber das passive Wablrecbt der fremden Europäer und der Annamiten wurde noch durch die Bestimmung beschränkt, dass

[1]) Es heißt, dass der Name Saïgon eigentlich der nahen, beinahe ganz chinesischen Stadt Cholon zukam, und irrthümlicherweise anfänglich für das annamitische Dorf Anwendung fand, an dessen Stelle jetzt die französische Stadt Saïgon steht.

höchstens ein Drittheil des aus 15 Mitgliedern bestehenden Stadtrathes aus Männern bestehen dürfe, die nicht geborne europäische Franzosen sind[1]). Seit 1877 trat an Stelle der Wahl dieser 5 Muincipalräthe die Auswahl und Ernennung derselben durch das Gouvernement.

Die Zusammensetzung der Bewohnerschaft der Stadt wurde dem Fregattenkapitän v. Spetzler angegeben[2]), wie folgt (1885):

| | |
|---|---|
| Franzosen | 913 |
| Engländer | 17 |
| Deutsche | 12 |
| Spanier | 2 |
| Schweizer | 4 |
| Portugiesen | 12 |
| Holländer | 3 |
| Italiener | 2 |
| Französische Indier | 205 |
| Afrikaner | 1 |
| Naturalisirte Chinesen | 4 |
| Annamiten | 6.246 |
| Chinesen | 5.595 |
| Cambodjaner | 6 |
| Japaner | 2 |
| Tagalen | 17 |
| Malayen | 135 |
| Bengalen | 11 |
| Andere Indier | 161 |
| Im ganzen | 13.348 Einwohner, |

worunter 3226 Frauen (178 Europäerinnen) und 3443 Kinder (234 reiner europäischer Abstammung).

---

[1]) Eine weitere Beschränkung des passiven Wahlrechtes der Eingebornen liegt in der kürzlich erlassenen Verfügung, dass vom Jahre 1892 an nur solche Eingeborne wählbar sein sollen, die der französischen Sprache mächtig sind.

[2]) Es ist von Interesse, die Daten, welche vom Fregattenkapitän v. Spetzler zu gleicher Zeit über die Bevölkerung der ganzen Colonie erhalten wurden, mit den auf Seite 818 gegebenen analogen Daten zu vergleichen. Erstere Daten sind die folgenden:

Einwohner in Cochinchina:

| | |
|---|---|
| Franzosen | 1.914 |
| Sonstige Europäer | 78 |
| Indo-Chineeen: | |
| Eingeborne Annamiten | 1,463.934 |
| Cambodjaner | 105.463 |
| Mois | 4.973 |
| Chams | 2.938 |
| Fremde: | |
| Chinesen | 50.526 |
| Malabaren | 571 |
| Malayen | 3.373 |
| Tagalen | 22 |
| Andere Asiaten | 7 |
| Im ganzen | 1,633.824 |

Das Budget der Stadt erreicht an eine halbe Million Frcs. Einnahmen und ebensoviel Ausgaben (1878: 437.195 Frcs.). Der früher erwähnte Park erfordert über 12.000 Frcs. für seine Erhaltung; die öffentliche Beleuchtung kostet 88.300 Frcs., für den öffentlichen Unterricht steuert die Stadt als solche 27.000 Frcs. bei, welche meist für die Schulanslagen für Waisen und für Kinder bedürftiger (französischer) Eltern verwendet werden. Die Schulauslagen im großen werden vom Staate und von der katholischen Kirche getragen; Saïgon ist außer Mytho der einzige Ort in der Colonie, wo Anstalten für einen über die Volksschule hinausgreifenden Unterricht bestehen. Saïgon besitzt nämlich zwei, Mytho ein Collegium, welche als eine Art von niederen Mittelschulen bezeichnet werden können. Die Collegien von Saïgon führen die Namen Chasseloup-Laubat und Adran; man lehrt da die französische Sprache und die Sprache der Eingebornen, chinesische Schrift, Zeichnen, Arithmetik, Geometrie und Geographie. 914 Schüler studirten an diesen Anstalten, an welchen eine Art von Baccalaureat eingeführt ist, welches Mathematik, Buchhaltung, Kosmographie und Naturwissenschaften umfasst.

Der in Europa übliche classische Unterricht wird ausschließlich an dem zu Saïgon bestehenden Seminar ertheilt; dieses begreift sieben Jahrgänge, die sich dem französischen Collegien-Lehrplane bis zur „Rhetorik" anschließen; außerdem besteht an dem Seminar ein zweijähriger philosophischer und ein fünfjähriger theologischer Curs. —

In Saïgon besteht eine aus öffentlichen Mitteln erhaltene Buchdruckerei. 73 Personen, worunter 37 Europäer, sind in derselben beschäftigt. Diese Druckerei, welche gegen zwei Millionen Bogen Papier im Jahre verbraucht, stellt das officielle Regierungsblatt her, das in französischer und annamitischer Sprache herausgegeben wird, das „*Bulletin officiel de la Cochinchine*"; ebenso den „*Annuaire*", die annamitisch geschriebene „*Ecole du soldat*" u. s. w. Die Druckerei liefert alle Drucksorten u. s. w. für die Regierungsämter, steht aber auch privaten Bestellungen offen.

Eine andere Druckerei gehört der katholischen Mission. Hier werden die bemerkenswerten Missionsschriften, vornehmlich für die Schulen in Quoc-Ngu, in Druck gelegt, in welchen seit längerer Zeit schon, portugiesischem Beispiele folgend, unter großen Schwierigkeiten der Versuch fortgesetzt wird, die chinesischen Worte mit den europäischen (lateinischen) Buchstaben auszudrücken.

Mehrere von der Regierung unabhängige politische Journale erscheinen in Saïgon; das Gouvernement lässt eine auf Förderung der Landeskunde abzielende Revue — „*Excursions et reconnaissances*" — erscheinen; von streng wissenschaftlichem Charakter ist das vierteljährig erscheinende „*Bulletin de la Société des études indo-chinoises*". Die französische indo-chinesische Gesellschaft verfolgt die gleichen wissenschaftlichen Zwecke, wie die verschiedenen Abtheilungen der englischen *Asiatic Society*, und befasst sich mit dem ganzen der französischen Oberhoheit unterworfenen indo-chinesischen Ländergebiete.

Eine permanente Commission, im Jahre 1865 durch den damaligen Gouverneur, Contre-Admiral Roze, eingesetzt, beschäftigt sich mit dem Studium der Fragen, welche auf Landwirtschaft und Industrie der Colonie (und ihrer Nebenländer) Bezug nehmen. Diese Commission veranstaltet jährliche Landes-

ausstellungen, und leitet die Theilnahme und Vertretung des französischen Indo-China an den europäischen Colonial- und Weltausstellungen.

Das von der Kriegsmarine abhängige astronomische Observatorium beschäftigt sich nicht allein mit den gewöhnlichen Arbeiten einer Marine-Sternwarte und des damit verbundenen meteorologischen Observatoriums: hier erfordert auch das Kalenderwesen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Eingebornen besondere Sorgfalt. Eine wichtige und anspruchsvolle Aufgabe dieses Observatoriums besteht in der Beobachtung und dem Studium der Gezeiten und ihrer Einwirkungen auf das dichte Netz von Wasserläufen, welche die ganze Colonie durchziehen; die Arbeit ist eine sehr schwierige, denn die Gezeiten an der cochinchinesischen Küste zeigen eine für eine quasi Oceanküste außerordentlich große Unregelmäßigkeit, welche auf sehr verwickelten Erscheinungen beruhen muss.

Das gesellige Leben in Saïgon, von dem anmuthigen französischen Wesen getragen, wird durch das Bestehen von mehreren Vereinen nach colonialem Zuschnitte gefördert. Der *Cercle colonial* und der *Cercle de l'Union* stehen an der Spitze dieser Vereine. Eine philharmonische Gesellschaft besteht seit dem Jahre 1880; sie hält monatliche musikalische Vereinsversammlungen, gibt aber auch etwa alle drei Monate große öffentliche Concerte. Ein Theater wird von der Colonialregierung ausgiebig subventionirt; der Franzose entbehrt theatralische Genüsse sehr schwer, aber es wäre kaum möglich, für die Kosten des Theaters in eigener Regie aufzukommen, wenn nicht das Gouvernement unterstützend zuhilfe käme. Das Theatergebäude ist sehr zweckmäßig eingerichtet, leicht und luftig gebaut, und entbehrt keineswegs einer angenehmen Eleganz. Man kann in Saïgon meistens alle jene Novitäten ganz befriedigend zur Darstellung gebracht sehen, welche in Paris ordentlich »eingeschlagen« haben. Die Eingebornen, auch jene, welche die französische Sprache genügend beherrschen, zeigen wenig Geschmack an dem europäischen Theaterwesen. Sie ziehen die chinesische Bühne mit ihren Darstellungen aus der sagenhaften Heldenwelt und dem Reiche der Märchen dem europäischen Theater vor, welches aus dem realen Leben schöpft — sie finden nur wenig Gefallen an jener mehr realen Richtung, welcher von allen Asiaten nur die uns so sehr geistesverwandten Japaner auch in ihren nationalen Bühnenstücken gleich uns huldigen. — Den größten Genuss aber finden die Eingebornen bei den Vorstellungen der ambulanten annamitischen Wandertruppen, welche beim Besuche Saïgons stets ihre Rechnung sehr gut finden.

Es verdient aber bemerkt zu werden, dass das annamitische Theater, trotz seiner Ähnlichkeit in gewissen Äußerlichkeiten mit dem chinesischen Theater, doch dem Wesen nach sich der europäischen (und japanischen) Dramatik mehr nähert, als der chinesischen. Denn recht häufig ist es hier schon das reale Leben der Gegenwart oder doch jenes einer positiven, nicht mehr märchen- oder sagenhaften Vergangenheit, welches den Gegenstand der Darstellungen bildet. Auch die annamitische Musik — verwandt mit der angenehm symphonischen javanischen Musik — ist weit entfernt von dem entsetzlichen disharmonischen Getöse chinesischer »Musik«, für welche, um es halbwegs zu erklären, dass menschliche Ohren sie nicht allein ertragen, sondern sie ersichtlichermaßen mit großem Genusse aufnehmen, man geradezu zu der vielleicht etwas gewagten Hypothese greifen muss, es sei das chine-

eische Gehör, vielleicht als Folge vieltausendjähriger Vererbnng, **gänzlich anders geartet**, als das nnserige[1]).

Die angenehme Geselligkeit, welche dnrch die Clubs geboten wird, und die Knnstgenüsse, welche die Philharmoniker und das Theater vermitteln, sind von großer Wichtigkeit für die geistige Hygiene der enropäischen Bewohnor der Colonie, denen ernste und anstrengende Arbeit in einem Klima obliegt, das alle Beschwerlichkeiten der Tropenzone anfweist. **Saïgon** liegt unter dem 10. Breitengrad (10° 46′ 47″); der längste Tag, in der Dauer von 12 Stunden nnd 46 Minuten, differirt nnr um wenig mehr, als 1 Stunde vom kürzesten Tage (11 Stunden 28 Minnten). Keine Dämmernng scheidet Tag und Nacht. Die Mittel-Temperatnr des Jahree wird mit 26° C., die Extreme an dem geschützten, gegen Norden exponirten Thermometer mit 16° und 36° angegeben. Intensive Regongüsse charakterisiren die nasse Jahreszeit; sie werden von imposanten Phänomenen der atmoephärischen Elektricitätsentladnngen begleitet. Man zählt jährlich 20—30 Tödtungen von Menschen durch Blitzschläge auf dem kleinen Territorium der Colonie.

Die trockene Jahreszeit boginnt mit dem Monate März; der heiße SW- Monsnn setzt im Mai ein, nnd bei sehr geringer Windstärke gibt es starke Gewitter. Am häufigeten nnd etärksten kommen die Gewitter aber im August vor. Der October bringt meistens, beim Einsetzen des NO-Monsnns, einige Erleichterung, die Temperatnr wird erträglicher. — Die Küste von Cochinchina wird nicht allznhäufig von Typhonen der chinesischen See erreicht; doch kommen, meietens erst im November, solcho Orkane von etwa 24stündiger Dauer vor; die Annamiten nennen sie *bao*.

Die Wirkungen des Tropenklimas anf die Europäer sind bekannt — sie treten hier wie anderwärts anf; besonders wird in Saïgon der Sonnenstich gefürchtet. Zu den häufig auftretenden Krankheiten gehört hier vornehmlich die Dysenterie, gegen welche man seit einigen Jahren mit überraschend gutem Erfolge Milchcuren anwendet. Man empfiehlt in Saïgon dem

---

[1]) In der That drängt der auffallende und merkwürdige Gegensatz zwischen der barbarischen chinesischen **Musik** und der so äußerst fein vocalisirten und accentuirten, zahllose Nuancen des Tonfalles streng beachtenden und unterscheidenden chinesischen **Sprache**, zu eigenthümlichen Erwägungen. **Es ist nicht denkbar**, dass der Chinese, und zwar auch der sehr hochgebildete, seine feine Sprache gründlich beherrschende Chinese, durch die chinesische Musik in das von ihm manifestirte — für jeden Beobachter außer allem Zweifel stehende — Entzücken gerathen könnte, wenn er diese Musik **so hören würde, wie wir sie hören. Hingegen ist es denkbar**, dass sein Gehör nicht, wie das unserige, dasjenige in erste Linie der Wahrnehmung stellt, woraus sich Melodie (und aus dieser Harmonie) entwickelt, nämlich relative Tonhöhe und verschiedener Notenwert, sondern dass für den Chinesen **die Klangfarbe** des Tones — für uns (im allgemeinen) ein mehr secundäres Moment — das **Wichtigste und vornehmlich Empfindbare**, das Übrige aber mehr Nebensache ist. Auch hier kann man, ähnlich wie die Entwicklung der Melodie zur Harmonie es zeigt, ein **Fortschreiten von einfacher Wirkung zur Combination**, also zur Summirung, Gegeneinanderstellung und Mischung von Klangfarben supponiren. — Mancherlei Thatsächliches unterstützt eine solche, hier nur angedeutete Hypothese; so z. B. die **enormen Preise** (bis zu vielen Tausenden von Dollars), welche in einem Lande von so abnorm hohem Geldwerte einzelne Instrumente erzielen, die für unser Auge sich als von der einfachst denkbaren Construction erweisen (z. B. ähnlich einer südslavischen Guzla), und Töne von sich geben, welche wir nur als unmusikalisches Geräusch auffassen; dann das hohe Ansehen, in welchem die Musik als Kunst bei den Chinesen steht — der General-Musikdirector des Reiches ist ja einer der allerhöchsten Staatswürdenträger! u. dgl. m.

Europäer die gewöhnlichen hygienischen Regeln bezüglich der Wohnung, Kleidung, den sorgfältigsten Schutz gegen die Sonnenstrahlen, eine einfache, Fett und Alkohol möglichst ausschließende Ernährung; man soll überhaupt wenig trinken, um die ohnehin reichliche Transpiration nicht unmäßig werden zu lassen, und hier wie überall in den Tropen gilt es vor allem, Excesse zu vermeiden, hingegen die moralische Energie aufrecht zu erhalten, und jeder geistigen oder körperlichen Erschlaffung entgegenzuwirken. Die Arbeitsfähigkeit wird durch die Einwirkungen des Tropenklimas beschränkt, aber nichts ist gleichwohl gefährlicher, als Unthätigkeit, sowohl geistiger als physischer Art.

Die richtige Ernährung ist eine der wichtigsten Angelegenheiten für den in die Tropen gebannten Europäer; in Saïgon findet man nicht allein in zahlreichen Restaurants gute *table d'hôtes* oder Pensionen, sondern es haben sich auch zahlreiche messartig eingerichtete Tischgesellschaften gebildet, welche mit dem dem militärischen Jargon entnommenen Namen *popotes* bezeichnet werden. In den Restaurants sowohl als in den *popotes* herrscht die französische, nur leicht modificirte Küche; der Künstler aber, der diese Küche leitet, sowie sein untergeordneter Stab, sind stets und ausnahmslos Chinesen.

Wenn wir nun einige Daten über das Verkehrswesen der Colonie, welches sich in Saïgon concentrirt, hier einflechten, so beginnen wir mit einer kurzen Besprechung der für die commerzielle Thätigkeit der Colonie dienstbaren Institutionen, um sonach auf die Besprechung des Handels selbst in seinen Hauptzügen überzugehen.

Das Post- und Telegraphenwesen ist seit dem Jahre 1882 vereinigt. Den Postdienst zwischen Saïgon und den Hauptorten des Arrondissements der Colonie besorgen die Fahrzeuge der *Messageries fluviales.* Von den Arrondissement-Hauptorten aus wird der Landpostdienst mit verschiedenen Mitteln bewerkstelligt. Das Telegraphennetz der Colonie ist sehr ausgebreitet, und zählt 35 Bureaus. Die Benützung der Telegraphenanstalt ist in Zunahme begriffen, seit die anfänglich übermäßig hohen Tarife reducirt worden sind. In den Jahren 1885 und 1886 betrugen die Einnahmen aus den Telegraphengebühren schon 130.000 und 135.000 Frcs. Im Jahre 1884 wurden im inneren Dienste 60.000 Depeschen, an internationalen Depeschen aber 14.195 Stück befördert. Letztere Zahl ist im Jahre 1886 auf 13.388 zurückgegangen. Die Zahl von 15.751 Dienstdepeschen ist aber in diesen Summen nicht inbegriffen. Die Telegraphenanstalt der Colonie befördert übrigens ausschließlich nur Telegramme in französischer Sprache. Die Beamten sind ermächtigt, den Eingebornen Übersetzungen der gewünschten Depeschen in die Amtssprache zu besorgen, aber die Telegraphenverwaltung übernimmt für die Folgen etwaiger Incorrectheiten dieser Übersetzungen keinerlei Verantwortung.

Die Anlage eines Straßennetzes, für welches im Jahre 1880 ein Plan festgestellt wurde, wird von der Colonialregierung mit Eifer betrieben; eine Eisenbahn zwischen Saïgon und Mytho ist von der Regierung am 1. October 1888 in Colonialregie übernommen worden. Mit Cholon ist Saïgon durch eine Tramway verbunden.

Über die Mittel des äußeren Verkehrs der Colonie liegen folgende Angaben vor: Mit Cambodja ist Saïgon zweimal wöchentlich durch Schiffe der *Messageries fluviales* in Verbindung; dieselben Fahrzeuge unterhalten einen wöchentlichen Binnenverkehr mit Siam, während der Zeit vom 31. Juli bis zum 15. Januar. Von diesem Zeitpunkte an stellt sich niedriger Wasser-

stand der Fortsetzung dieses letzterwähnten Verkehres entgegen. Das Gebiet der Laos ist bisher noch in keinem regelmäßigen Verkehre mit Cochinchina einbezogen, doch ist dieses Gebiet ohne Schwierigkeit auf den Wasserstraßen des Innern zu erreichen.

Mit Annam und Tonking besteht eine regelmäßige vierzehntägige Verbindung zur See, indem zwölf Stunden nach Ankunft des europäischen Postdampfers ein Packetboot von Saïgon expedirt wird, welches Qui-Nhon, Hué (Thouan-An) und Touran anläuft. Mit China ist Saïgon in vierzehntägiger Verbindung durch die *Messageries maritimes* und durch sehr häufig dahin abgehende private Handelsdampfer; mit Japan in gleicher Weise über Hongkong, mit Australien monatlich über Bombay; mit Manila, Java, Europa durch Schiffe der *Messageries maritimes*, welche Singapore berühren. — Der Passagepreis zwischen Saïgon und Marseille beträgt an Bord der Schiffe der *Messageries maritimes* 1625, 1040 und 600 Frcs., je nach der Classe.

Dem Geldbedürfnisse des Handels kommen in Saïgon mehrere Filialen von bedeutenden Banken entgegen. Die wichtigsten sind jene der Indo-Chinesischen Bank, und der *Hongkong and Sanghai Banking Corporation*. Die erstgenannte Bank wurde auf Grund einer Concessionsurkunde vom 21. Januar 1875 mit einem Capitale von 8 Millionen Frcs. (16.000 Actien à 500 Frcs.) aufgestellt. Der Sitz der Centralleitung ist in Paris; Saïgon, sowie andere wichtige Häfen Ostasiens haben Filialen dieser Bank. Die Bank ist berechtigt, Noten zu 1000, 500, 100, 20 und 10 Frcs. auszugeben. Ihr Zinsfuß in Saïgon beträgt 15%. Dieser enorm scheinende Zinsfuß [1]) wird erklärlich, wenn man erfährt, dass der gesetzliche Zinsfuß im Lande vor der französischen Occupation 36% betragen hat. Auch jetzt noch ist der Zinsfuß, zu welchem Chinesen und Hindus an die Eingebornen Geld abgeben, ein unbegrenzter, und die Geldverleiher von Profession gelten allgemein als Blutsauger und sind ein ökonomischer Krebsschaden für die annamitische Bevölkerung. Diese „*spéculateurs à la petite semaine*“ geben namentlich Vorschüsse auf die zu erwartende Ernte; Darlehen auf das Grundeigenthum finden nicht statt, da der Mangel eines geordneten Katasters einem solchen Credite die Grundlage entzieht. Es ist dies einer der Gründe, weshalb die Colonialregierung dem Katasterwesen jetzt ihre besondere Aufmerksamkeit zutheil werden lässt; nach Schaffung eines Grundbuches wird es den Eingebornen möglich sein, gegen Intabulirung Geld zu mäßigeren Zinssätzen zu bekommen, als bisher.

Die Operationen der Indo-Chinesischen Bank, deren Umsatz in Saïgon selbst ein bemerkenswert steigender ist (3 Millonen Dollars im Jahre 1887 gegen $1^1/_2$ Millionen im Jahre 1886), zeigten zugleich im ganzen eine abnehmende Tendenz; sie betrugen im Jahre 1885 30 Millionen Dollars, im Jahre 1886 nur mehr 27 Millionen Dollars, welche Summe im Jahre 1887 auf 24 Millionen Dollars fiel. Doch schreibt man diese Abnahme des Geschäftsumfanges hauptsächlich Ursachen zu, welche auf den fortwährenden

[1]) Die Regierung thut ihr Möglichstes, um diesen Zinsfuß herabzudrücken. Der englische Consularrapport für das Jahr 1886 constatirt, dass die Bank bereits auf 11% heruntergegangen ist, nachdem ihr von der Regierung gewisse Begünstigungen eingeräumt, und für sie Garantien übernommen worden sind. 1% von diesen 11% Zinsen fließen in den Colonialschatz.

Fluctuationen des Wertes der ostasiatischen Einheitsmünze, des Silber-Dollars, beruhen sollen. Ein Versuch, den der französische Finanzminister Léon Say im September 1876 machte, französische Fünffrancsstücke in Saigon in Umlauf zu bringen, schlug fehl; diese Münzen wurden nur zum Silberwerte angenommen, welcher um 10 Centimes geringer war, als ihr Münzwert, und sie fanden sämmtlich den Weg nach Frankreich zurück.

Die Wert- und Coursdifferenzen des Dollars haben auch oft genug den öffentlichen Schatz der Colonie in Mitleidenschaft gezogen. Wenn z. B. die officielle Wertrelation des Dollars, wie sie von der Regierung festgesetzt wurde, höher war als der Marktpreis des Dollars, so zahlte man alles verfügbare und erhältliche Dollargeld bei der Post in Saigon auf Postanweisungen nach Frankreich ein. In Frankreich musste die Post nun die berechneten, in Wirklichkeit höheren als die eingezahlten Summen, in französischem Gelde zur Auszahlung bringen. Es gab Zeiten, in welchen die Post, oder der Staat, bis zu 30 *centimes* Verlust an jedem nach Frankreich überwiesenen Dollar erlitt.

Die Schwankungen der currenten Valuta haben, wie man nach solchem Beispiele leicht ermessen kann, auch die exacte Budgetirung, und namentlich den Vergleich der colonialen Finanzwirtschaft verschiedener Jahre gegen einander, wesentlich erschwert. Ebenso geräth natürlich durch diese Zustände die vergleichende Handelsstatistik ins Schwanken, und unser französischer Gewährsmann bemerkt wohl sehr zutreffend: „*Suivant la nature de la thèse qu'ils veulent soutenir, les écrivains qui s'occupent de la Cochinchine peuvent se servir d'une échelle de conversion ou de l'autre*“.

Unsere Aufgabe ist es nun glücklicherweise nicht, bezüglich der Handelsverhältnisse Cochinchinas irgend eine specielle Ansicht oder These zu verfechten; wir dürfen uns mit allgemeinen übersichtlichen Angaben begnügen, welche wir im wesentlichen auf dasjenige stützen wollen, was die englischen Consularberichte über den Außenhandel von Saigon zu berichten vermochten.

Unter den Ausfuhrsartikeln Cochinchinas nimmt der Reis weitaus die erste Stelle ein. Der Hauptbandelsplatz für diese Ausfuhr ist die beinahe gänzlich chinesische Stadt Cholon in der Nähe von Saigon; die Verladung und Verschiffung findet aber am letztgenannten Orte statt. Eines der bedeutendsten jener Handlungshäuser Saigons, welche sich vornehmlich mit dem Reisexporte befassen, ist jenes der Firma Engler & Co., deren Chef dem k. u. k. Consulate in Saigon vorsteht. Im Jahre 1884 z. B. hat diese Firma allein, wie Fregattenkapitän v. Spetzler berichtete, 110.000 *t* Reis an Bord von 70 Dampfern exportirt.

Über die Reisausfuhr stehen uns weiters folgende allgemeine Daten zur Verfügung:

## 1886.

Nach China gelangten von der Gesammtausfuhr von 7,895.760 *pikuls* nicht weniger als 7,409.000 *pikuls*, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Hongkong | 7,325.700 | *pikuls* |
| „ Swatow | 50.200 | „ |
| „ Amoy | 19.800 | „ |
| „ Hoihow | 13.000 | „ |

Nach **Annam** gingen 16.460 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Haiphong | 7.960 *pikuls* |
| „ Touran | 8.500 „ |

Nach den **Philippinen** 441.900 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Manila | 274.100 *pikuls* |
| „ Iloilo | 132.800 „ |
| „ Cebu | 35.000 „ |

Nach **Singapore** wurden 28.000 *pikuls*, nach **Europa** (Marseille) 200 *pikuls* verschifft.

## 1887.

Nach **China** 6,203.300 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Hongkong | 6,034,500 *pikuls* |
| „ Swatow | 115.200 „ |
| „ Amoy | 53.600 „ |

Nach den **Philippinen** 843.200 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Manila | 584.000 *pikuls* |
| „ Iloilo | 259.200 „ |

| | |
|---|---|
| Nach **Tonking** (Haiphong) | 250.200 *pikuls* |
| „ **Singapore** | 254.700 „ |
| „ **Europa** | 383.900 „ |

Gesammtausfuhr 7,935.900 *pikuls* oder 474.167 *t*, im Gesammtwerte von 10,173.560 $ oder — nach dem Mittelcourse von 3 sh. 2 d. berechnet — 1,610.813 $.

Auf die drei im dortigen Handel unterschiedenen Qualitäten „*Cargo*“, (gewöhnliche Mittelsorte), „*White*“ (geschälte, beste Sorte) und „*Paddy*“ (ungeschälter Reis), vertheilte sich die Gesammtausfuhrsmenge wie folgt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Cargo* | 4,521.000 *pikuls* | zu | 1 $ 36 c. | durchschnittlich |
| *Paddy* | 2,805.000 „ | | 1 „ — „ | „ |
| *White* | 610.000 „ | | 2 „ — „ | „ |

## 1888.

Gesammtausfuhr 8,379.100 *piculs*.

Nach **China** 5,269.700 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Hongkong | 5,073.500 *pikuls* |
| „ Swatow | 26.000 „ |
| „ Amoy | 170.200 „ |

Nach den **Philippinen** 853.700 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Manila | 447.200 *pikuls* |
| „ Iloilo | 315.100 „ |
| „ Cebu | 91.400 „ |

Nach **Tonking** 462.000 *pikuls*, und zwar:

| | |
|---|---|
| Nach Haiphong | 273.900 *pikuls* |
| „ Touran | 189.000 „ |

| | | |
|---|---|---|
| Nach Singagore | ................ | 578.600 *pikuls* |
| „ Penang | .................... | 24.700 „ |
| „ Enropa | .................... | 1,189.500 „ |

Auf die Hauptgattungen vertheilte sich diese Ausfuhr wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| *Cargo* | 5,363.621 *pikuls* | zn 1 $ 40 c. durchschnittlich |
| *Paddy* | 1,924.461 „ | „ 1 „ — „ „ |
| *White* | 1,091.018 „ | „ 2 „ 1 „ „ |

Der Fortschritt der Reismühlen-Indnstrie in Cochinchina ist ane dem Vergleiche des Postene *White* mit dem gleichen der Vorjahre erkennbar; im Jahre 1886 waren erst 113.748 *pikuls* geschälter Reis unter 7,895.800 *pikuls* zur Ansfuhr gelangt.

Der Ansfnhrszoll anf den Reis war im Jahre 1886 mit 75 *centimes* eingehoben worden, was nach der amtlich festgehaltenen Relation 18 cents (0·18 $) gleichkam; es bedeutete dies einen gegen die Vorjahre um 3 cents erhöhten Zoll. Vom Jahre 1887 an wurde auf den früheren Zolleatz von 15 cents per *Pikul* zurückgegriffen.

Die anderen Artikel der cochin-chinesischen Ansfnhr sind an Menge und Wert, also an Bedentung überhaupt, gegen den Reis weit zurückstehend. Es kamen znr Ansfuhr:

Fische, meistens ans Cambodja nach Cochinchina eingeführt, und von da weiter verschifft:

| | |
|---|---|
| 1886 | 156.388 *pikuls* |
| 1887 | 113.206 „ |
| 1888 | 172.000 „ |

Häute.

| | |
|---|---|
| 1886 | 10.407 *pikuls* |
| 1887 | 16.212 „ |
| 1888 | 14.000 „ |

Banmwolle (aus Cambodja).

| | |
|---|---|
| 1886 | 5.797 *pikuls* |
| 1887 | ? |
| 1888 | 12.000 „ |

Pfeffer. Eine bedeutende Ansfuhr von diesem Artikel (1886 gegen 10.000 *pikuls*) nimmt ihren Weg statt über Saïgon über die Küstenorte des siamesischen Golfes nach Singapore. Hatien ist die Provinz, wo am meisten Pfeffer gebaut wird.

| | |
|---|---|
| 1886 | 2.133 *pikuls* |
| 1887 | 3.542 „ |
| 1888 | 7.000 „ |

Cecosnussöl.

| | |
|---|---|
| 1886 | 1.470 *pikuls* |
| 1887 | 1.367 „ |
| 1888 | 490 „ |

Seide.

| | |
|---|---|
| 1886 | 1.470 *pikuls* |
| 1887 | 2.070 „ |
| 1888 | 1.750 „ |

Salz.

| | |
|---|---|
| 1886 | 70.290 *pikuls* |
| 1887 | 7.545 „ |
| 1888 | 26.000 „ |

Wertangaben über diese Ausfuhrsartikel fehlen uns leider.

Noch spärlichere Angaben stehen uns über die Einfuhren zugebote, und es mag vielleicht sein, dass man mit der Veröffentlichung der Einfuhrsstatistik aus dem Grunde etwas zurückhaltend ist, weil man keine Ursache hat, bis jetzt wenigstens, mit den Wirkungen besonders zufrieden zu sein, welche die Ausdehnung des allgemeinen französischen Zolltarifes auf Indo-China ausgeübt hat. So heißt es im englischen Consularberichte über das Jahr 1887, bezüglich des Importes: „*Statistics have not yet appeared, nor can they be got at . . .*“ (25. Januar 1888); aber im folgenden, das Jahr 1888 behandelnden Rapporte sind diese Daten auch noch nicht nachgetragen, und wieder heißt es über die Einfuhren: „*There can be nothing said upon this branch until statistics appear, which will not be for some time*“.

Hingegen ergehen sich diese Berichte in Ausführungen über die ungünstigen Folgen, welche die neuen hohen Einfuhrszölle unfehlbar auf die Einfuhr, und damit auch auf den Handel der Colonie im allgemeinen ausüben müssen. Consul Tremlett (26. Januar 1889) bemerkt, dass die französische Regierung schon im Jahre 1884 begann, dahin zu streben, die bishin bestandene Eigenschaft von Saïgon als Freihafen aufzuheben, und dass man längere Zeit hindurch vergeblich bemüht war, die Zustimmung der in der Colonie maßgebenden Kreise zu solch einschneidender Maßregel zu gewinnen. Als nun mit 1. Juli 1887 der Zolltarif, welcher namentlich die Einfuhren so schwer belastet, wirklich in Kraft trat, nahmen die Importe sofort bedeutend ab — „*decreased alarmingly*“; man schrieb diee vorerst der Thatsache zu, dass die bevorstehende Einführung der Importzölle die Folge gehabt haben müsse, noch vor Inkrafttreten des Tarifes ungeheuere Warenvorräthe in Saïgon aufzuspeichern. Aber als diese Vorräthe allmählich abnahmen, wollte der fremde Import sich noch immer nicht wieder in früherem Maße einstellen, was allerdings vorhergesehen worden war; nicht vorhergesehen war aber, dass der französische Import die entstandene Lücke nicht auszufüllen vermögen werde. Über die Gründe dieser letzteren Erscheinung begegnet sich der englische Consul in seinem Urtheile mit jenem, welches wir auf Seite 824 nach französischen officiellen Stimmen gegeben haben. — Für die Engländer kommt in erster Linie in Betracht, dass der Zolltarif die englischen Manufacturen so schwer belastet („*handicaps*“ *them severely*); doch können die Engländer heute noch constatiren, dass die gleichartigen französischen Waren trotz Zollfreiheit in Cochinchina noch immer theurer zu stehen kommen, ale englische Fabrikate. Es werde dies immer so bleiben, meint Consul Tremlett, „*as long as French manfacturers*

*neglect to study the taste and wants of buyers in quality, price and appearance . . .*

Wie hoch die Zölle sich ziffermäßig belaufen, die auf die in erster Linie in Mitleidenschaft gezogenen englischen Fabrikate gelegt werden, ist aus den uns vorliegenden Consularrapporten nicht zu entnehmen. Hingegen werden dort folgende Zollsätze angeführt, und als exorbitant hoch bezeichnet:

| | | |
|---|---|---|
| Vogelnester........... | 800 Frcs. | für 100 *kg* |
| Moschus............... | 1200 „ | „ 100 „ |
| Kaffee................ | 50 „ | „ 100 „ |
| Kampfer............... | 1000 „ | „ 100 „ |
| Betelnuss............. | 10 % | ad valorem |
| Cement................ | 10 „ | „ |
| Schießpulver.......... | 10 „ | „ |

Französische oder französisch naturalisirte Erzeugnisse müssen mit einem ihre Herkunft bezeugenden Certificat belegt eingeführt werden, um Zollfreiheit zu genießen; unbedingt frei sind Einfuhren aus Frankreich, Algier und den französischen Colonien, wenn sie direct nach Cochinchina verschifft, oder auf Schiffe überschifft wurden, welche directen Linien zwischen diesen Ländern angehören. Condensirte Milch — vielleicht wegen der auf Seite 838 angedeuteten medicinischen Verwendung — ist ohne Rücksicht auf ihre Herkunft zollfrei. Steinkohle zahlt 1 $ 20 c. per Tonne. An 5000 *t* gelangen durchschnittlich im Jahre zur Einfuhr; die Hauptbezugsquellen sind Australien und Cardiff. Erstere Kohle kostete (1887) $9^1/_2$, letztere $12^1/_2$ $ frei an Bord in Saïgon.

Wir bedauern, mangels einer ausführlicheren Importstatistik, keine Daten über den uns in anderer als nur commerzieller Richtung interessirenden Artikel geben zu können, nämlich über das Opium, welches ja gewiss hier, wie überall, wo es Chinesen gibt, seine Rolle spielt. Wir erfahren nur aus einem der Berichte des Consuls Tremlett, dass 1050 Kisten Opium der beiläufige Betrag des Consums in Cochinchina ist. — Aus einer ganz nebenbei erwähnten Thatsache ist zu entnehmen, dass die Colonialregierung es mit dem Schmuggel überhaupt, aber mit dem Schmuggel in Opium wohl insbesondere, sehr scharf nimmt. Im Jahre 1886 wurden das britische Schiff LENNA und der deutsche Dampfer DESIMA wegen Opiumschmuggels für die Zahlung des zwanzigfachen Wertes des geschmuggelten Quantums hafthar gemacht. Ersteres Schiff hatte 8000, letzteres 4000 £ Strafgelder zu entrichten. —

Fügen wir zum Schlusse noch einige Daten über die Schiffahrtsstatistik Saïgons bei, welche die Hochseeschiffahrt in den letzten in Betracht gezogenen drei Jahren betreffen:

**1886.** Ausgelaufen:

| Flaggen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vereinigte Staaten von Nordamerika | 6 Schiffe | von | 6.147 *t* | G.-G., | wovon |
| | 4 Dampfer | „ | 3.892 „ | „ | und |
| | 2 Segler | „ | 2.255 „ | „ | |
| Österreich-Ungarn............. | 1 Segler | „ | 839 „ | | |

| Flaggen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| England .................... | 202 | Schiffe | von | 234.213 | t G.-G., | wovon |
| | 200 | Dampfer | „ | 233.581 | „ „ | und |
| | 2 | Segler | „ | 632 | „ „ | |
| Dänemark .................... | 3 | Dampfer | „ | 2.304 | „ G.-G. | |
| Niederlande.................. | 30 | Dampfer | „ | 42.364 | „ „ | |
| Frankreich.................... | 28 | Schiffe | „ | 46.624 | „ „ | wovon |
| | 27 | Dampfer | „ | 45.939 | „ „ | und |
| | 1 | Segler | „ | 685 | „ | |
| Deutschland ......... ...... | 91 | Dampfer | „ | 93.856 | „ G.-G. | |
| Norwegen .................... | 6 | Dampfer | „ | 6.989 | „ „ | |
| Siam ........................ | 1 | Segler | „ | 154 | „ | |
| Spanien...................... | 3 | Dampfer | „ | 1.956 | „ „ | |

Außerdem speciell ausgewiesen .. 120 Dampfer der *Messageries maritimes*, mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 173.524 *t*.

**1887.** Ausgelaufen:

| Flaggen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vereinigte Staaten von Nordamerika | 1 | Segler | von | 865 | t | |
| Österreich-Ungarn ............. | 3 | „ | „ | 3.505 | „ | |
| England .................... | 190 | Schiffe | „ | 229.321 | „ G.-G., | wovon |
| | 188 | Dampfer | „ | 226.972 | „ „ | und |
| | 2 | Segler | „ | 2.349 | „ „ | |
| Niederlande ................. | 36 | Dampfer | „ | 49.912 | „ „ | |
| Frankreich .................. | 52 | „ | „ | 70.555 | „ „ | |
| Deutschland ................. | 85 | „ | „ | 77.251 | „ „ | |
| Norwegen .................... | 4 | „ | „ | 5.354 | „ „ | |
| Spanien...................... | 3 | „ | „ | 1.956 | „ „ | |
| *Messageries maritimes* ........ | 122 | „ | „ | 180.492 | „ G.-G. | |

**1888.** Ausgelaufen:

| Flagge | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vereinigte S taaten von Nordamerika | 3 | Segler | von | 4.137 | t G.-G. | |
| England .................... | 181 | Schiffe | „ | 208.929 | „ „ | wovon |
| | 174 | Dampfer | „ | 199.083 | „ „ | und |
| | 7 | Segler | „ | 9.846 | „ „ | |
| Niederlande.................. | 25 | Dampfer | „ | 33.046 | „ „ | |
| Däenmark .................. | 2 | „ | „ | 1.547 | „ „ | |
| Frankreich .................. | 27 | Schiffe | „ | 14.345 | „ „ | wovon |
| | 25 | Dampfer | „ | 13.251 | „ „ | und |
| | 2 | Segler | „ | 1.094 | „ „ | |
| Deutschland ................. | 142 | Schiffe | „ | 141.859 | „ „ | wovon |
| | 140 | Dampfer | „ | 139.159 | „ „ | und |
| | 2 | Segler | „ | 2.700 | „ „ | |
| Italien ...................... | 1 | „ | „ | 1.308 | „ | |
| Norwegen .................... | 2 | Dampfer | „ | 2.752 | „ „ | |
| Spanien ..................... | 1 | „ | „ | 594 | „ | |
| Siam ....................... | 1 | Segler | „ | 174 | „ | |
| *Méssageries maritimes* ........ | 120 | Dampfer | „ | 181.002 | „ „ | |

Außerdem erschienen im Jahre 1888 noch weiters ausgewiesen:

18 Dampfer der Bangkok-Linie mit 9594 *t* Gesammtgehalt, und 11 Dampfer mit 30.828 *t* Gesammtgehalt, welche mit Regierungsfrachten Saïgon angelaufen hatten.

Die Totalsummen für die Schiffsbewegung Saïgons in den Jahren 1886, 1887 und 1888, auf die ausgelaufenen Schiffe reducirt, betragen sonach:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886 | 491 Schiffe | von | 606.970 | *t* | G.-G. | wovon |
| | 484 Dampfer | „ | 604.405 | „ | „ | und |
| | 7 Segler | „ | 4.565 | „ | „ | |
| 1887 | 496 Schiffe | „ | 619.211 | „ | „ | wovon |
| | 490 Dampfer | „ | 612.492 | „ | „ | und |
| | 6 Segler | „ | 6.719 | „ | „ | |
| 1888 | 534 Schiffe | „ | 630.115 | „ | „ | wovon |
| | 518 Dampfer | „ | 610.856 | „ | „ | und |
| | 16 Segler | „ | 19.259 | „ | „ | |

Die Segelschiffahrt ist also, wie wir sehen, auch hier schon sozusagen im Verschwinden begriffen.

Die Frachtsätze, wie sie im Jahre 1888 erzielt wurden, wurden angegeben, wie folgt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Nach Hongkong ............. | 6—23 | cents | per | *pikul* |
| „ Haiphong............. | $32^1/_2$ | „ | „ | „ |
| „ Amoy................. | 24 | „ | „ | „ |
| „ Manila................ | 15—38 | „ | „ | „ |
| „ Singapore............. | 16 | „ | „ | „ |

Die Tonnengebür beträgt in Saïgon 15 cents für die Registertonne.

---

## 35. Hué.

*AURORA (Ankerplatz von Thouan-An): 9. bis 11. April 1887.*

---

Die Hauptstadt des ehemaligen großen annamitischen Kaiserreiches, welches sich von den Grenzen Chinas bis zum Golfe von Siam erstreckte, — jetzt die Hauptstadt des schmalen Küstenstriches, aus welchem das gegenwärtige Königreich Annam besteht — ist die befestigte Stadt Hué, an dem Flusse Thruong-Tien gelegen, welcher meistens auch als der Hué-Fluss benannt wird.

Die natürlichen Verhältnisse dieses Flusses sind für die Schiffahrt äußerst ungünstige; der Küstenstrich, in welchem der Fluss unter 16° 33′ Nordbreite und 107° 38′ östlicher Länge von Greenwich in die China-See mündet, ist ein gefährlicher und unwirtlicher. — Diese Umstände rücken die Stadt außerhalb des Bereiches, in welchem die militärischen Angriffsmittel der Barbaren des Westens es unmittelbar vermögen, in unwiderstehlicher Weise den Culturvölkern des Ostens Gesetze vorzuschreiben. Alle Bewunderung und Anerkennung gehört der französischen Energie und Ausdauer, welche es trotzdem zuwege gebracht hat, die französische Oberhoheit über das ganze, ja über ein größeres Gebiet auszudehnen, als jenes des ehemaligen annamitischen Kaiserreiches es war; die vielleicht wichtigste That in der Kette von Ereignissen, welche zu diesem großen Resultate führte, war die vom Admiral Courbet durchgeführte Bezwingung und Einnahme der befestigten Zugänge zum Thruong-Tien oder Hué-Flusse (18. bis 20. August 1883), wodurch Hué ernstlich bedroht erschien, so dass der annamitische Kronrath — ungeachtet der bedeutenden Schwierigkeiten, welche ein weiteres Vordringen gegen Hué geboten hätte, und durch den Fall der Küstenforts wohl auch in seinem Vertrauen auf die Widerstandskraft der Befestigungen der Hauptstadt erschüttert — sich veranlasst sah, die Annahme des französischen Protectorates der Fortsetzung des Krieges vorzuziehen. —

Die befestigte Rhede, welche vom Admiral Courbet bezwungen worden war, ist jene von Thouan-An. An beiden Seiten der Flussmündung, zu welcher man von dieser Rhede aus gelangt, befinden sich starke Forts, in welchen jetzt französische Streitkräfte garnisoniren. Die Rhede selbst ist vom maritimen Standpunkte aus äußerst ungünstig, und während der Dauer des

NO-Monsuns häufig gänzlich unpracticabel. Der Ankerplatz, außerhalb der Flussbarre, bietet Tiefen von 6 Faden, mit schlammigem Grunde. Der Seegang ist aber hier oft ein so bedeutender, dass Schiffe sich kaum auf ihren Ankern halten können, eine Communication aber über die Flussbarre hinweg zu der Flussmündung und dem Lande ein Ding der baren Unmöglichkeit wird. Die Barre führt durchschnittlich 10′ Wasser; im November beträgt dieser Wasserstand manchmal bis zu 16′. Für Schiffe von nur halbwegs größerem Tiefgange ist also die Passirung dieser Barre das ganze Jahr hindurch ausgeschlossen; aber auch für Fahrzeuge kleinen Tiefganges gibt es stets Schwierigkeiten genug zu überwinden, weil der Canal, welcher bei Passirung der Barre zu durchfahren ist, eine sehr veränderliche Natur und Gestaltung hat. Während des NO-Monsuns herrscht meistens über der ganzen Ausdehnung der Barre eine schwere Brandung. Kein Schiff, welches diese Barre ohne einen Lotsen passiren wollte, darf es wagen, dies in anderer Weise zu thun, als indem ein lothendes Boot dem Schiffe vorausgesendet wird. Die Veränderlichkeit in der Lage des Canals oder Durchlasses der Barre hat zur Folge, dass die Landpeilungen, welche das einemal richtig durch den Canal leiten, ein anderesmal nicht mehr zutreffen; die Angaben der Segelhandbücher müssen sich daher auf das Anrathen äußerster Vorsicht beschränken. Die Unterschiede in der Wassertiefe des Canals der Barre, durch die Gezeiten hervorgebracht, sollen 3′ nicht überschreiten, und im allgemeinen hat man als Einfahrungsregel aufgestellt, dass kein Schiff, welches mehr als 9′ (engl.) taucht, den Versuch machen soll, die Barre zu passiren, und gegen die Flussmündung vorzudringen. Tiefer tauchende Schiffe müssen außerhalb der Barre vor Anker bleiben; so erging es auch S. M. Schiff AURORA während seines kurzen Aufenthaltes vor Hué, auf der Rhede von Thonan-An. (Vergl. S. 237.)

Die schlechten Verhältnisse der Rhede von Thonan-An können nicht besser charakterisirt werden, als durch die Thatsache, dass die französische Post für Hué beinahe regelmäßig während eines Theiles des Jahres in Touran ausgeschifft und auf dem beschwerlichen, gebirgigen Landwege — über 100 *km* weit — nach Hué befördert werden muss[1]).

Die Fahrt im Flusse selbst, stromaufwärts gegen Hué, ist ebenfalls keineswegs einfach und gefahrlos. Wir verdanken eine anschauliche Schilderung dieser Fahrt — wenn auch von anderem als dem navigatorischen Standpunkte aus — dem Schiffsarzte der AURORA[2]).

An die Erzählung dieser Flussfahrt schließt F. A. Dr. Swoboda eine Beschreibung der Stadt, soweit der kurze, flüchtige Besuch ihm dies möglich machte. Wir glauben im Interesse unserer Leser zu handeln, wenn wir hier dem schon genannten Schiffsarzte der AURORA das Wort ertheilen.

»Indem unserem Commandanten eine Einladung zukam, nach Hué zu kommen, wurde am Ostersonntag, den 10. April, zeitig früh, die Fahrt stromaufwärts angetreten. Zu diesem Zwecke brachte uns ein vielbemanntes, großes Boot, welches gut eine Stunde zu rudern hatte, an die Flussmündung, wo damals der Raddampfer-Aviso PLUVIER vor Anker lag. Fremde Kriegsboote dürfen im Flusse nicht verkehren, deshalb stellte uns der liebenswürdige Com-

[1]) »*Les Colonies françaises*«, p. 244.
[2]) »Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft«, Bd. XXXI, Nr. 12, S. 621.

mandant des PLUVIER eine Dampfbarkasse, mit einem leichten Boote *(baleinière)* in Schlepp, zur Verfügung, und ein junger See-Officier, mit einer Karte versehen, übernahm das Steuer, da das Fahrwasser im Flusse nicht geheuer ist. In Thouan-An und an mehreren Positionen in der Umgebung befinden sich die annamitischen Befestigungen, welche im Jahre 1883 von den Franzosen bombadirt und genommen wurden. Es sind das zumeist nur Erdwälle, welche durch Ziegelwerk an mehreren abhängigen Stellen verstärkt sind, also keine schrecklichen Forts, welche modernen Geschützen lange widerstehen könnten. Der Fluss ist in seinem Unterlaufe ungleich breit, er bildet nämlich, bevor er mündet, einen durch sandige Landzungen begrenzten fjordartigen See, welcher hinter Thouan-An etwa eine Seemeile breit ist. Hier sind die Ufer flach, und ihr sandiger Boden lässt nicht einmal einen Halm aufschießen. Dafür ist jedoch diese breite Wasserstraße recht belebt, es verkehren zahlreiche Boote und größere Fischarbarken, wo die ganze Familie an Bord wohnt, sind mitten im Flusse verankert. An ihrem Buge ist ein großer Bambus schräg anfstehend angebracht, woran sie ihre großen Wurfnetze ausbringen oder zum Trocknen hissen. Diese großen Fischerboote mit den darauf angebrachten Häuschen erinnern etwas in ihrer Construction an Venetianer Gondeln. Wir sehen auch an vielen Stellen im Flusse Bambusstangen zum Behufe der Fischerei eingerammt, worauf die Netze zum Trocknen aufgehängt waren. Das Fahrwasser war, bevor man in den eigentlichen Fluss gelangte, mit Bojen bezeichnet, welche in regelmäßigen Abständen gelegt waren. Ist man in seinen engeren Lauf dann eingefahren, wo wiederum ein Fort und eine Batterie das Fahrwasser bestreichen, finden wir eine Flusssperre, indem der Fluss von beiden Seiten her durch Bambuspfähle geschlossen ist, so dass nur eine enge Passage verbleibt. Die Enden dieses Zaunes erweitern sich zu einer Plattform zu beiden Seiten der Durchfahrt, wo eine Bambushütte auf Pfählen, außerdem durch einen Bretterzaun umgeben, zu Wachzwecken angebracht ist. Es kann wohl kein Zweifel darüber obwalten, dass dies noch eine Vorsichtsmaßregel aus jener Zeit ist, wo Annam gegen die Außenwelt noch vollkommen abgesperrt war. Eine Strecke flussaufwärts befand sich eine zweite solche Sperre.

»Nun begannen die Ufer allmählich etwas Leben zu bekommen; zuerst trat am linken Ufer der Sand zurück, und wich einer spärlichen, niedrigen Vegetation. Zu beiden Seiten erblickten wir Befestigungen, am linken Ufer erschien ein Tempel und eine Pagode, dann begannen die Reisfelder, wogegen auf der anderen Seite eine große Ortschaft lag. Die Vegetation wurde lebhafter, frischer; Pisang, Cocospalmen, Bambuswäldchen, Gruppen großer Bäume deuteten die Nähe dichterer Bevölkerung an. Nun kamen auch die Leute zum Vorschein, ihre Behausungen an beiden Ufern mehrten sich, und zahlreiche Boote, dicht besetzt, ruderten gegen die Hauptstadt zu. Das Landschaftsbild wurde jetzt vollkommener, indem ein Hintergrund in dem nun sichtbaren Gebirge entstand; die hohen, kegelförmigen Kuppen im Westen, welche uns am frühen Morgen so unendlich weit vorgekommen waren, rückten nun während der Fahrt unbegreiflich schnell nahe, und hatten an Klarheit und Größe bedeutend zugenommen. Wir sahen die Bevölkerung dieser Ortschaften in ihren eigenthümlichen talarartigen Oberkleidern, welche beinahe bis zu den Knöcheln herabreichen, die Frauen in bunter Seide gekleidet und den Kopf mit großen, tellerförmigen Strohhüten bedeckt. Alles war anständig gekleidet, so dass uns die Leute den besten Eindruck machten. Der Morgen war kühl

gewesen, indem der stürmische NO-Wind die Lufttemperatur an der Küste bedeutend herabgedrückt hatte, doch je weiter wir uns von der Küste entfernten, desto drückender wurde die Hitze. Auch Hué ist berüchtigt wegen der häufigen Sonnenstichterkrankungen, sowie Hitzschläge, und man warnte uns wiederholt ganz ausdrücklich vor der Mittagssonne in Hué.

„Es war ein schöner Ostersonntagsmorgen; als wir uns der Stadt allmählich näherten, und die Bevölkerung der Ufer dichter erschien, die in Seide gekleideten Frauen am Wege von Hué daherkamen, erinnerte ich mich unwillkürlich an den Kirchengang daheim, wenn mit Frühlingsanfang, zur schönen Osterzeit, auch bei uns die neuen Damenmoden auftauchen. Doch lebten wir damals über acht Monate schon im steten Sommer, und der Ostersonntag in Annam ließ bei uns das Gefühl des Frühjahres nicht aufkommen; wir dürsteten ganz gewaltig, so wie man es bei uns im Hochsommer verspüren kann.

„Jetzt drängten sich die Ortschaften immer mehr zusammen, das Land ist reicher bebaut, die Vegetation ist dicht geworden. Sobald wir in die Nähe Hués gelangen, um die hohen Mauern erblicken zu können, macht der Fluss eine bedeutende Krümmung gegen Ost, indem er um die Stadt einen Halbkreis beschreibt, dabei verengert er sich schon bedeutend. Von Westen kommend, biegt er zuerst gegen Ost, dann gegen Süd und SW, so dass er die Stadt von zwei Seiten vollständig umfließt, wogegen die beiden anderen von einem breiten Wassergraben und einem Flüsschen abgeschlossen werden. Die Stadt hat nahezu die Gestalt eines Quadrates mit 6 *km* Umfang, 6 Thore (Hauptthore dürfte es richtiger heißen, denn es gibt auch Nebenthore) führen durch die hohen Ziegelmauern in das Innere derselben, von der es in den Büchern heißt, dass sie die stärkste Festung Asiens sei. Dies dürfte bis in die Dreißigerjahre dieses Jahrhunderts richtig gewesen sein, denn die Befestigung Hués im Jahre 1799 durch französische Officiere war wohl eine der imposantesten Fortificationsbauten für die damalige Zeit. Es heißt darüber, Hué sehe aus wie eine europäische Stadt aus dem 17. Jahrhunderte. Man begegnet nun nirgends Spuren einer neuen Befestigung, die alten Mauern sehen an vielen Stellen verfallen aus, und es hat sich die Beschreibung der Pracht Hués aus alten Büchern ohne Berechtigung in neueren Werken fortgepflanzt. Gegenüber der Ostecke der Stadt liegt eine längliche Insel. Das tiefere Wasser ist im östlich davon gelegenen Arme, welcher recht schmal ist. Hier ist Vorsicht geboten, namentlich als wir in westlichen Cure übergehen. Sodann noch eine kleine Strecke, und wir legen bei der französischen *Ambassade* an, wie das Palais des französischen Residenten genannt wird. Es liegt am rechten Ufer, einem der Hauptthore der Stadt gegenüber, welche sich am linken ausbreitet. Mitten im Flusse war die RAFALE verankert, eine eiserne Kanonenschaluppe, eigentlich ein kleines Ungethüm mit zwei Geschützen, wovon eines vorne, das andere Achter hinter eiserner Bordwand aufgestellt sind, und mit drei Mitrailleusen bestückt, wovon zwei in Thürmchen und eine in der Mars des Militärmastes postirt sind. Ich glaube, ein derartiges Fahrzeug ist allein stark genug, um alle Kriegselefanten des Königs von Annam in die Flucht zu jagen. Beim Residenten, Mr. Dillon, ward uns sehr freundliche Aufnahme zutheil, wir lernten die hier angestellten Officiere und Beamten kennen, hatten ferner die Ehre, dem hier zur Inspicirung der Station anwesenden Minister von Tongking, Mr. Bihourd, vorgestellt zu werden, welcher soeben den Posten nach dem verstorbenen Paul

Bert eingenommen hatte. Der Resident war auch erst seit einigen Monaten hier, und kannte das Land, wie er selbst sagte, fast gar nicht; wir sahen bei ihm einige Stücke annamitischen Gewerbefleißes, einige recht mühsame Stickereien, den chinesischen nachgebildet, und die Specialität des Landes, eingelegte Perlmutterarbeit, die alte chinesische Siegelschrift, Dämone und phantastische Reiter darstellend. Später sah ich einmal eine Guitarre (in Saïgon), welche ähnlicherweise verziert war.

„Trotzdem wir über drei Stunden im Boote gesessen waren, und unsere Mägen ein schreckliches Vacuum aufwiesen, war unsere Neugierde doch bedeutend, das von Europäern so selten besuchte Hué aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Die liebe Sonne brannte ganz direct herunter, als wir, kaum aus dem Boote gekommen, nun wieder in ein von Annamiten gerudertes langes Boot stiegen, um uns über den Fluss rudern zu lassen. Unweit des Flusses erhebt sich die hohe Mauer, wir betraten das Innere der Stadt durch das Hauptthor, und überschritten einen Wassergraben auf einer geschwungenen Brücke, welche mit Porzellanscherbenmosaik und glasirten Ziegeln verziert war. Nun folgte ein chinesisches Thor, das uns auf einen großen Platz führte, welcher reichlich mit Pisang, Bambus u. a. m. bepflanzt war. Dann wendeten wir uns links, und gingen ein gutes Stück der inneren Mauer entlang, bis wir wieder vor hohem Gemäuer standen, welches uns vom Palaste des Königs trennte. Zur näheren Erklärung diene Folgendes: Innerhalb der großen umschließenden Mauer liegt die Stadt und die Citadelle mit 8 Thoren. Letztere umgibt ein Wassergraben, worüber geschweifte, steinerne Brücken führen. In der Citadelle finden sich alle öffentlichen Gebäude, als: sechs Ministerien, die Mandarinschule, der Gerichtshof und die Kasernen. Sie ist durch eine hohe Mauer in zwei Theile getrennt, wobei genannte Gebäude den größeren Theil einnehmen, wogegen der kleinere das Palais des Königs und die Harems enthält.

„Entlang der Mauer führen hübsche Alleen; auf einem freien Platze, der auch als Exercirplatz dient, befinden sich die Baracken der Artillerie (französische Marine-Artillerie).

„Menschenleer und öde erscheint die Gegend, wenn wir uns dem Königsschlosse nähern, das kahle Gemäuer hat etwas Gefängnisartiges; dahinter mag die annamitische Majestät ein beschauliches Leben führen, seitdem die Franzosen Stadt wie Citadelle besetzt halten. Wir sahen auch das neue annamitische Militär, eingeborne Miliz in französischen Diensten; ähnlich adjustirt wie die inländische Truppe in Cochinchina. Der Mann trägt als Kopfbedeckung einen netten, tellerförmigen Hut, der mit einer Schnur rückwärts, unterhalb des zum Knoten vereinigten Haares festgebunden wird. Der Uniformrock ist blousenartig, kurz; ein jeder Mann trägt auf dem Rocke über der Brust ein Täfelchen, worauf seine Compagnie, Zug und Nummer verzeichnet stehen. Die Leute sind zumeist kleiner Statur, sehen aber vortheilhaft aus.

„Wir treten nun durch ein Thor in der früher bezeichneten hohen Mauer auf einen großen, freien Platz, welchen zur Rechten der Palast und die Häuser der Palastbediensteten einnehmen, wogegen zur Linken sich eine kleine Bastion erhebt, welche einen Wachtthurm mit der Flagge des Königs trägt, und sich an die große Stadtmauer anschließt. Hier bestiegen wir die Stadtmauer, von welcher wir einen interessanten, weil seltenen Ausblick auf den Fluss und die Umgebung genossen, obwohl ein solcher Spaziergang in der Mittagshitze nichts weniger als angenehm war, da die Mauern eine ver-

sengende Glut ausstrahlten. Das Gemäuer sieht stellenweise sehr traurig aus, und zeigt den fortschreitenden Verfall; die verrosteten Geschütze, von den Lafetten herabgestürzt, ruhten halb verdeckt in hohem Grase, und zu Hunderten lagen die gusseisernen Kugeln herum.

„Im Thore des Palastes standen einige in Scharlach gekleidete Wächter, deren anscheinend halbverhungerte Persönlichkeiten nicht mehr imstande waren, die vom Roste strotzenden Säbel zu ertragen. Dies waren die einzigen traurigen Lebenszeichen im Königsschlosse, sonst schien es wie verwunschen sich im Zauberschlafe zu befinden; das Palais ist in chinesischem Stile aus gelben Ziegeln erbaut, und bietet gar nichts Großartiges. Nach den Beschreibungen, welche über Hué verbreitet sind, hatten wir wohl mehr erwartet, so aber ward uns nur der Anblick einer verfallenen Größe zutheil, deren Entstehung im armen Lande zu jener Zeit uns allerdings mit Bewunderung und Staunen erfüllen muss, so dass wir es nicht zu bedauern haben, die Fahrt den Thruong-Thien aufwärts mitgemacht zu haben. Wir unternahmen noch einen Spaziergang durch einige Straßen der Stadt, welche in diesem Theile viel belebter war, aber nur aus niedrigen Bambushütten bestand. Die Neugierde trieb uns, eine solche zu besuchen; wir sahen darin gar nichts, was auch nur den Wert eines Kreuzers besessen hätte, und glaubten es nun recht gerne, dass die Leute von seltener Armut sind.

„Über die Größe der Bevölkerung von Hué gibt es die verschiedensten Angaben, von 30.000 an bis über 100.000 Köpfe. Ferner soll die Citadelle 50.000 Soldaten aufnehmen können. Unsere Quelle dürfte der Wahrheit nicht allzu ferne bleiben, der zufolge sich die ganze Bevölkerung innerhalb der Mauern und in den Vorstädten auf 90.000 Seelen belaufen dürfte. Durch die Occupation kommt etwas Leben unter diese Leute, indem sie Geld verdienen; eine regelmäßige Zufuhr von Reis aus Cochinchina und Tongking wird die Eventualität einer Hungersnoth nicht mehr aufkommen lassen.

„Ich darf nicht vergessen, der vielen Wasserschlangen Erwähnung zu thun, welche sich im Flusse Thruong-Thien aufhalten; wie wir selbst sahen, griffen sie mitunter das sie aufstörende Boot an, indem sie darauf losfuhren.

„Nebst vielem anderen Wilde beherbergt das Ufer eine Menge Wildenten, von denen ganze Rudel ruhig ihres Weges schwammen, und kaum den Fischerbooten auswichen. Außerordentlich großartig muss auch der Reichthum des Flusses an Fischen sein.“ —

Die Bevölkerungszahl von etwa 90.000 Personen, welche Dr. Swoboda oben angibt, stimmt mit der gleichen Angabe im „*Chronicle and Directory etc.*“; diese Zahl scheint aber viel zu hoch gegriffen zu sein. In dem von uns schon öfters citirten, auf officiellen Quellen beruhenden französischen Werke finden wir die Bemerkung, dass die Einwohnerschaft von Hué „*autrefois estimée à 30.000 âmes, a beaucoup diminué après les événements de 1885*“. — Die niedrigere Bevölkerungszahl ist auch aus dem Grunde die wahrscheinlichere (wenn die französische Schilderung zutrifft, woran wir keinerlei Grund zu zweifeln haben), weil Hué eigentlich, wenigstens gegenwärtig, nicht als eine Stadt im eigentlichen Sinne des Wortes, sondern nur als administratives Centrum, Residenz des Hofes, Garnisonsort und Sitz der Beamten zahlreicher staatlicher Behörden aufzufassen ist. Was sonst noch in Hué wohnt, sind einige Kaufleute, Händler und Arbeiter, die aber ausschließlich vom Hofe, den Beamten und der Garnison leben, und nur für die Bedürfnisse dieser offici-

ellen Bevölkerung zu sorgen haben; ein wirklicher Bürgerstand, selbständiger Handel oder Industrie bestehen in Hué nicht.

Aber auch in dieser eigenartigen Zusammensetzung hat die Bewohnerschaft von Hué abgenommen, seit die große Macht des annamitischen Souveräns so wesentlich eingeschränkt worden ist. *»La citadelle, qui renfermait alors* (nämlich vor 1885) *avec des troupes nombreuses, beaucoup de petits marchands et d'artisans, est aujourd'hui déserte, et tous les habitants établis en dehors ne forment plus qu'une masse de quelques milliers d'individus«.*

Die zu Ende des vorigen Jahrhunderts durch französische Ingenieur-Officiere, unter dem Kaiser Giah-Long erbaute Citadelle bildet ein enormes Quadrat von mehr als 2000 *m* Seitenlänge. Die nach SW gelegene Seite wird von dem dort breiten und tiefen Flusse bespült. Die entgegengesetzte Seite wird von einem Wassercanale Namens Dong-Ba, die andere Seite von tiefen, künstlich hergestellten Wassergräben umfasst. Die Thore, welche Einlass durch die hohen Mauerwälle gewähren, sind mit sehr bemerkenswerten Wartthürmen (*miradors*) versehen. Das Innere der Citadelle zerfällt in viele Abtheilungen, welche durch breite, mit Steinplatten gepflasterte Wege oder Straßen geschieden sind. Die zahlreichen, früher lebhaft bevölkerten Wohnstätten hier im Innern sind jetzt vielfach wie ausgestorben, gehen dem Verfalle entgegen, und eine starke Vegetation beschleunigt das Werk der Zerstörung. Am besten erhalten zeigen sich noch die Ziegelbauten längs der Straße der Ministerien und in der Nähe dieser Straße. Es finden sich zahlreiche kleine Pagoden im Innern der Citadelle; jede einzelne steht in einem ummauerten Hofe. Von diesen Pagoden sind manche von den Truppen des französischen Protectorates zu Zwecken der Unterkunft in Anspruch genommen worden. Doch fand man Schwierigkeiten durch das solcherart verstreute Cantonnement der Truppen, und zieht es neuerer Zeit vor, die erwähnten Pagoden wieder den heimischen Autoritäten zur Verfügung zu stellen, und Theile der alten Befestigungen, in der Nordecke der Citadelle, zu militärischen Zwecken in Benützung zu nehmen.

Eine zweite, innere Enceinte, innerhalb der Citadelle, umschließt die königliche Residenz. Im Westen von dieser trifft man eine Reihe von Palästen oder Pagoden, welche ihre Entstehung verschiedenen annamitischen Herrschern verdanken. Alle diese Baulichkeiten sind auf der einen Seite von schönen, schattigen Bambus-Alleen, auf der anderen von Wassergräben begrenzt, welch letztere eine prächtige Flora von mächtigen Wasserpflanzen aufweisen. Dieser Stadttheil, mit seinem schönen, lebendigen, durch reiche Vegetation gehobenen Aussehen, bildet einen angenehmen Contrast zu dem traurigen Eindrucke, welchen man von der zwischen ihrer hohen Mauerumwallung gleichsam erdrückten Königsresidenz empfängt.

Die königliche Residenz beherbergt in ihren zahlreichen Nebengebäuden jenen Theil der Armee von Annam, welchem in seiner Eigenschaft als Garde die unmittelbare Vertheidigung des Souveräns und seines Hauses zukommt. Diese Garde zählte einst an 50.000 Mann; gegenwärtig ist sie auf wenige Tausend Mann zusammengeschmolzen, welche gleichwohl von einem Marschall, Commandanten der »Armee des Centrums«, befehligt wird. Ihm unterstehen vier hohe Generale, welche den Titel als Marschälle der Vorhut, Nachhut, der Rechten und der Linken führen. Die »Garde« hat übrigens durchaus nicht ausschließlich militärische Dienste zu leisten; ihr Personal umfasst alle

erdenklichen Hofbediensteten — die Palastwache, die Lanzen- und Standartenträger, Baldachinträger, Träger von Insignien, Schirmen u. s. w., das Küchen- und Gartenpersonal — kurz, alles jene weitverzweigte Personal, welches nicht allein durch die materiellen Bedürfnisse, sondern auch durch das großartige und vielgegliederte Ceremoniell eines asiatischen Hofstaates nothwendig wird.

Auf dem rechten Ufer des Flusses — während die Stadt Hué auf dem linken Ufer liegt — befindet sich der Palast der französischen Legation. Es ist dies ein sehr comfortable, nach europäischer Manier erbautes und eingerichtetes, von einem schönen Parke umschlossenes Gebäude. Neben dem Legationsgebäude befindet sich das Telegraphenamt, und hinter diesem eine Kaserne für die Abtheilung französischer Marine-Infanterie, welche die Garde des Ministerresidenten bildet.

Während der Fluss, abwärts von Hué, durch Niederungen führt, die mit ihren Reisfeldern keinen abwechslungsreichen Anblick bieten, wird die Landschaft, stromanfwärts von der Stadt, bald sehr anmuthig, indem das Flussthal sich verengt, und verschiedene, von sehr schöner Vegetation bedeckte Hügel vor das Auge des Beschauers treten. Eine Fahrt stromaufwärts von Hué bietet aber außer dem landschaftlichen Reize auch noch Interesse durch die auf dem rechten Ufer, nahe der Stadt, befindlichen königlichen Bäder, welchen bald auf dem anderen Ufer die Gebäude der katholischen Mission folgen; später kommt ein berühmter Confucius-Thurm von malerischem Anblicke, obwohl nicht sehr hoch, und endlich erreicht man die Region der auf beiden Ufern vertheilten prachtvollen Begräbnisstätten der Könige von Annam. Ein Hügel von auffallend trapezartiger Form und, durch künstliche Baumreihen eine spitzenartige Einrahmung gegen den Horizont zeigend, der „Berg des Königs“, krönt hier die anmuthige Landschaft.

# VII.
# Englische Dependenzen.

---

### *α. Nordwest-Borneo.*

## 36. Labuan.

*NAUTILUS: 16. bis 18. April 1885.*

Die kleinste selbständige Colonie, welche England in Asien besitzt, ist die an der Nordwestküste von Borneo gelegene Insel Labuan, unter 6° nördlicher Breite und 115° östlicher Länge von Greenwich gelegen.

Nur 30 englische Quadratmeilen Fläche nimmt diese Insel ein; wenn ihr Besitz seitens England ursprünglich vielleicht nur wegen des guten Hafens und der auf der Insel entdeckten Steinkohlenlager angestrebt worden ist, so will es doch den Anschein gewinnen, als ob England hier den Stützpunkt gefunden hätte, sein mächtiges Protectorat über weitausgedehnte Länderstrecken der Insel Borneo zu etabliren, welches jetzt schon die Territorien von Sarawak, Brunei und die großen Erwerbungen der britischen Nord-Borneo-Compagnie begreift — den ganzen Nordwesten Borneos umfassend — und ernstlich gegen die holländischen Aspirationen auf die Oberherrschaft über Borneo in die Wagschale fällt.

Die niederländische Regierung hatte den nordwestlichen Theil von Borneo, oder besser gesagt, den Einfluss, welchen sie auf die eingebornen Fürsten dieser Theile der Insel hatte, soweit vernachlässigt, dass es dem von England als Privatmann vorgeschobenen James Brooke gelingen konnte, sich als Lehensmann des Sultans von Brunei zum Radschah von Sarawak und Siniawan emporzuschwingen; am 24. September 1841 wurde er feierlich in dieser Würde installirt. Fünf Jahre später war Brooke zugleich officieller

Agent der englischen Regierung für Borneo, und seinem Wirken ist es wohl zuzuschreiben, dass man auf englischer Seite auf die Vortheile hingelenkt wurde, welche mit dem Besitze der **Insel Labuan** für England verbunden erscheinen, da es für den immer zunehmenden Handel Englands nach China, seit dem siegreichen Opiumkriege, sehr wünschenswert sein musste, zwischen Singapore und dem neuerworbenen Hongkong einen guten Hafen und Kohlenlager zu besitzen, welche damals eine reiche Ausbeute zu versprechen schienen. Die Gelegenheit zur Verwirklichung der einmal gefassten Pläne ergab sich bald; man machte nämlich den Sultan von Brunei für Acte der Seeräuberei verantwortlich, welche zu jenen Zeiten im ostasiatischen Archipel nur allzuhäufig vorkamen. — Es darf erwähnt werden, dass selbst holländische Schriftsteller, welche den englischen Einflüssen in Borneo sehr ungünstig gesinnt sind, und demgemäß die Gründung von Sarawak, das Protectorat über Brunei und Nord-Borneo lediglich als ein gelungenes Intriguenspiel Englands bezeichnen u. s. w. — mit der Ansicht gerechterweise nicht zurückhalten, dass der Sultan von Brunei damals wirklich mit Recht dafür zur Verantwortung gezogen wurde, dass er die Seeräuberei an seinen Küsten nicht nur duldete, sondern auch unterstützte.

Admiral Cochrane drang mit einigen Schiffen bis Brunei, die Hauptstadt des Sultans, und bemächtigte sich der eigenthümlichen Wasserstadt nach müheloser Zerstörung dersch wachen Befestigungen, doch nicht ohne einen heilsamen Schrecken verbreitendes Blutvergießen[1]); der Sultan wurde zwar in seiner Würde belassen, aber als Preis des Sieges wurde die **käufliche Abtretung der Insel Labuan an England gefordert**, und von dem Sultan gerne bewilligt, welcher froh war, für seine Person wenigstens so leichten Kaufes davon gekommen zu sein. Nebst der Cession von Labuan musste aber der Sultan von Brunei sich zur Übernahme der Verpflichtung verstehen, an niemanden ohne Genehmigung Englands Gebietstheile seines Sultanates käuflich zu überlassen.

Labuan war zu jener Zeit — 1846 — ein unbeachtetes und beinahe gar nicht bewohntes Eiland. Wenigstens bestand keine menschliche Ansiedlung an den Ufern der Insel. Wenn vielleicht hinter dem dichten Gürtel der Uferwaldungen einige Hütten von *Dajaks*, mehr oder weniger mit dem landesüblichen Schmucke von Menschenschädeln versehen, bestanden haben mochten, so änderte dies nichts an dem unbewohnten Aussehen und der Bedeutungslosigkeit der Insel.

Erst zwei Jahre später, im Jahre 1848, wurde Labuan von den Engländern förmlich in Besitz genommen.

An dem schönen, natürlichen Hafen, welchen die Insel an der östlichen Seite besitzt, wurde die europäische Niederlassung gegründet; man gab ihr den Namen der Königin — Victoria — und die höchstfliegenden Erwartungen wurden an die neue Erwerbung geknüpft, die sofort zur selbständigen

[1]) Die Einnahme von Brunei bildete den Schlussact mehrerer blutiger Expeditionen unter Kapitän Keppel gegen die räuberischen Vasallen des Sultans von Brunei, von welchen durch mehrere Jahre hindurch fortgesetzten Kriegszügen es in einem vollkommen vertrauenswürdigen englischen Werke heißt: „*So large was the number of natives, pirates and others, slain in this expeditions, that the* „**head money**“ *awarded by the British Government to those who had taken part in them, amounted to no less than 20.000 £.*“

Kroncolonie erklärt wurde und den energischen Radschah von Sarawak, James Brooke, als ersten Gouverneur erhielt.

Von der günstigen Lage der Insel abgesehen, in Nähe der Mitte des Handelsweges zwischen dem mächtig emporstrebenden Singapore und Hongkong, dessen große Zukunft schon damals zweifellos war, berechtigten auch die natürlichen Verhältnisse der Insel zu den besten Erwartungen; auf dem gewellten Boden, von Hügeln durchzogen, welche keine Erhebungen über 90' aufweisen, bekundete der reiche Urwald, welcher den größten Theil der Insel bedeckte, die Fruchtbarkeit derselben; mächtige Kampferbäume waren in der natürlichen Vegetation besonders bemerkenswert, und große Mengen von Cocospalmen waren vorhanden, welche auch wirklich bis zum heutigen Tage, namentlich auf dem kleinen, zur Insel gehörenden Eilande Daat, reiche Erträgnisse geben. Aber weitaus den größten Reichthum der neugemachten Landerwerbung glaubte man in den Kohlenlagern zu entdecken, welche im Norden der Insel, in der Nähe des jetzigen Dorfes Lubok Taming aufgefunden worden waren; man schätzte die Ergiebigkeit dieser Lager auf nicht weniger als 400,000.000 *t*. Man prophezeite der neuen Ansiedlung die glänzendste Entwicklung; es sollte hier ein zweites Singapore entstehen, welches noch dazu eigenen Reichthum aus den Kohlenlagern schöpfen sollte, die nahezu unerschöpflich schienen.

Diese hochfliegenden Hoffnungen nun haben sich bisher durchaus nicht verwirklicht. Die natürlichen Waldungen und das undurchdringliche Dickicht und Dschungelwerk sind allerdings zum größten Theile verschwunden; Axt und Feuer haben ihr Werk gethan; aber obwohl zwei Drittel der Bodenoberfläche der Insel als anbaufähig geschätzt werden, sollen doch nur an 1500 bis 2000 englische *Acres* wirklich unter Cultur stehen; diese Flächen sind zumeist dem Reisbau gewidmet. Eine unbedeutende Viehzucht, die sich auf Rinder und Ziegen beschränkt, geht neben dem wenig ausgedehnten Landbau einher. Die Ursache aber, warum die erwartete Entwicklung ausblieb, ist einestheils in den Misserfolgen der in jeder Richtung überschätzten Kohlenlager, anderseits auch in der geographischen Lage der Insel zu suchen. Labuan liegt zu sehr abseits der Seehandelsstraße zwischen den *Straits settlements* und den chinesischen und japanischen Häfen. Borneo aber ist bisher zu arm an eigenen Erzeugnissen, die auf dem Weltmarkte eine bedeutende Rolle spielen würden, als dass Labuan selbständig ein Stapelhafen für Borneo hätte werden können; als Staffel zwischen Indien und China-Japan aber kommt der dadurch für die Schiffe bedingte Umweg zu sehr in Betracht, umsomehr, als die Fortschritte der Schiffbaukunst die Schiffe immer mehr und mehr befähigt haben, während der Zurücklegung weiter Strecken auf die eigenen Ressourcen angewiesen bleiben zu können. Das einzige, was Labuan wirklich zu einer glänzenden Entwicklung hätte verhelfen können, wäre gewesen, wenn die Kohlenlager der Insel sich thatsächlich nach Quantität und Beschaffenheit der Kohle so ergiebig bewiesen hätten, wie man dies zur Zeit der Erwerbung der Insel glaubte annehmen zu dürfen; dann hätte Labuan ein mächtiger Stapelplatz für Kohle, und für Kohle allein, werden können, welcher infolge seiner centralen Lage, nahe an den größten Schiffahrtsemporien des fernen Ostens, den Markt in dem für die heutige Schiffahrt unentbehrlichsten Artikel in ganz Ostasien und einem Theile Ostindiens hätte beherrschen können.

Es ist dies aber nicht eingetreten, weil die Kohlenlager den an sie gestellten Erwartungen durchaus nicht entsprochen haben. Die erste Gesellschaft,

welche die Ausbeutung der Labuan-Kohle in Betrieb nahm, führte den Namen *The Eastern Archipelago Company*; sie musste den Betrieb einstellen, und mehrere andere Gesellschaften, welche den Versuch neuerdings unternahmen, sind ihrerseits auch nicht glücklicher gewesen. Die letzte Gesellschaft, welche ihr Geld an die Kohlenwerke von Labuan wagte, war die *Scottish Oriental Coal Company*; diese Gesellschaft hat vom Jahre 1868 bis zum Jahre 1882 — in welch letzterem Jahre der Betrieb eingestellt wurde — nur 53.741 *t* Kohle gefördert [1]); die Tonne Kohle kam schließlich den Producenten auf nicht weniger als 72 sh. zu stehen, während sie im Absatze keinen höheren Preis als 25—30 sh. per Tonne erzielen konnte. Der Grund hiefür ist der, dass die Kohlenschachte äußerst reichlich Wasser führen, und die stärksten und kostspieligsten Maschinen zur Trockenhaltung der Werke in Thätigkeit erhalten werden mussten; die Qualität der geförderten Kohle soll aber eine recht gute sein, und somit ist es nicht ausgeschlossen, dass die stetigen Fortschritte im Bergbaue und Maschinenwesen mit der Zeit es doch noch möglich machen werden, die „schwarzen Diamanten von Labuan“ zu heben.

Gegenwärtig kann Labuan als der Handelsplatz von Nord-Borneo angesehen werden, welcher die Producte Borneos übernimmt, um sie nach Singapore zu vermitteln, und von dort mit Artikeln versehen wird, welche in Borneo, dem Sulu-Archipel u. s. w. Absatz finden können. Demgemäß sind die Artikel, welche von Borneo u. s. w. nach Labuan kommen, und von dort nach Singapore gehen, namentlich die folgenden: Sago, Bienenwachs, essbare Vogelnester, Kampfer, Guttapercha, Kautschuk, Rohr, Perlen, Perlmutter Schildkrot u. s. w. — Auf keinen der Gegenstände dieser Landesausfuhr ist irgend ein Zoll gelegt.

Hingegen bestehen Einfuhrszölle, und es sind die hauptsächlichsten Gegenstände des Importes — nebst den überall im Osten gehenden Baumwollwaren — die nachstehenden mit Zöllen belegten Waren: Spirituosen, Tabak und Fische, welch letzterer Artikel neben dem Reis die Hauptnahrung der Bevölkerung bildet.

Es bezahlen an Einfuhrszoll:

*Brandy*, Arrack und ähnliche starke Spirituosen 3 $ für das Dutzend *Quart* oder zwei *Gallons*.

Für dieselbe Menge zahlen Wein 2 $, Bier 40 cts., ebenso der Palmwein (*Toddy*).

Cigarren 20 cts., bearbeiteter Tabak 10 cts. das Pfund.

Fische, getrocknet oder frisch, 5% *ad valorem*.

---

[1]) Die Ausbeute der Kohlenwerke betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre | 1873 | . . . | 5423 *t* |
| „ „ | 1874 | . . . | 5288 „ |
| „ „ | 1875 | . . . | 4878 „ |
| „ „ | 1876 | . . . | 5824 „ |
| „ „ | 1877 | . . . | 3741 „ |
| „ „ | 1878 | . . . | 3717 „ |
| „ „ | 1879 | . . . | 2245 „ |
| „ „ | 1880 | . . . | 528 „ |
| „ „ | 1881 | . . . | 800 „ |
| „ „ | 1882 | . . . | 550 „ |

Diese Einfuhrszölle bilden neben den Licenzgebüren für den Verkauf von Tabak, Spiritnosen, Fischen und den Detailhandel in Opium die hauptsächlichsten Einnahmen der Colonie. Seit dem Jahre 1870 sollen die eigenen Einnahmen der Colonie für die Bedeckung ihrer Ausgaben genügen; bis zu dieser Zeit war sie vom Mutterlande finanziell unterstützt. Seit dem Jahre 1871 wird auch die kleine Garnison nicht mehr unterhalten, welche die Regierung bisher auf Labuan stationirt hielt; an Stelle dieser Garnison hält jetzt das Localgouvernement eine kleine Polizeimacht.

Die Bevölkerung von Labuan, etwa 6000 Seelen, besteht zum größten Theile aus Malayen; die Chinesen, welche den ganzen Kleinhandel in der Hand haben, sollen etwa 1000 Personen stark sein. Auch kommen Klings aus Karikal, und Kudayans sowie Tatongs aus Borneo vor. Mit der Abnahme der Bedeutung von Labuan hat sich auch die Zahl der auf der Insel lebenden Europäer merklich verringert; der Census des Jahres 1881 wies noch 47 Europäer auf; gegenwärtig zählt man nur mehr 10 Europäer auf Labuan, beinahe ausschließlich Regierungsbeamte.

Die geringe Industrie auf der Insel ist ebenso wie der Kleinhandel in Händen der betriebsamen Chinesen. Die bemerkenswerteste Industrie ist die Herstellung von Sagomehl; es bestehen drei Mühlen hiefür, welche das Rohmaterial von der Borneo-Küste beziehen und das verarbeitete Product nach Singapore verschiffen.

Die nachstehenden Zifferncolonnen zeigen die abnehmende Tendenz sowohl der staatlichen Einnahmen und Ausgaben, als der Gesammtwerte des Ausfuhrs- und Einfuhrshandels auf Labuan während des Decenniums 1878 bis 1887; die gleichzeitige Zunahme der Gesammttonnengehalte der verkehrenden Schiffe zeigt nur, dass aus den Tonnenziffern der Schiffahrt allein der Schluss auf die Handelsbewegung immer ein gewagter bleibt.

Es betrugen:

| im Jahre | die Einnahmen | die Ausgaben |
|---|---|---|
| 1878 | 35.609 | 34.619 $ |
| 1879 | 36.200 | 35.323 " |
| 1880 | 28.432 | 32.223 " |
| 1881 | 22.948 | 32.245 " |
| 1882 | 23.363 | 21.643 " |
| 1883 | 23.949 | 21.721 " |
| 1884 | 22.946 | 21.079 " |
| 1885 | 21.555 | 22.028 " |
| 1886 | 17.591 | 19.945 " |
| 1887 | 20.005 | 20.167 " |

Die Angaben über die öffentlichen Einnahmen und Ausgaben erscheinen in den officiellen Ausweisen, abweichend von den Handelswerten, in Dollars angegeben. In der That ist der Dollar auf Labuan die gesetzliche Münzeinheit.

Es waren die Gesammtwerte der Einfuhren:

| Im Jahre | Aus England | Von englischen Colonien | Von anderen Ländern | Zusammen |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | — | — | — | 89.978 £ |
| 1875 | — | — | — | 119.362 „ |
| 1876 | — | — | — | 126.594 „ |
| 1877 | — | — | — | 149.121 „ |
| 1878 | — | — | — | 157.522 „ |
| 1879 | — | 72.548 | 74.798 | 147.346 „ |
| 1880 | — | 81.419 | 85.945 | 167.863 „ |
| 1881 | — | 99 517 | 82.595 | 182.112 „ |
| 1882 | 1.962 | 58 273 | 67.078 | 127.313 „ |
| 1883 | — | 38.502 | 38.912 | 77.414 „ |
| 1884 | 1.554 | 38 664 | 44.650 | 84.868 „ |
| 1885 | 1.000 | 43.814 | 40.934 | 85.748 „ |
| 1886 | — | 40.229 | 39.552 | 79.781 „ |
| 1887 | — | 34.369 | 42.870 | 77.239 „ |

Diesen Einfuhrswerten stehen die folgenden Werte der Ausfuhren gegenüber:

| Im Jahre | Nach England | Nach englischen Colonien | Nach anderen Ländern | Zusammen |
|---|---|---|---|---|
| 1884 | — | — | — | 99.104 £ |
| 1875 | — | — | — | 114.332 „ |
| 1876 | — | — | — | 112.996 „ |
| 1877 | — | — | — | 145.255 „ |
| 1878 | — | — | — | 156.616 „ |
| 1879 | — | 98.704 | 69.548 | 168.252 „ |
| 1880 | — | 95.978 | 68.894 | 164.872 „ |
| 1881 | — | 117.600 | 77.304 | 194.904 „ |
| 1882 | — | 71.585 | 61.799 | 133.384 „ |
| 1883 | — | 46.201 | 35.738 | 81.939 „ |
| 1884 | — | 48.302 | 37.438 | 85.740 „ |
| 1885 | — | 47.453 | 32.982 | 80.435 „ |
| 1886 | — | 46.463 | 37.559 | 84.022 „ |
| 1887 | — | 45.009 | 41.981 | 86.990 „ |

Diesen abnehmenden, aus der Ein- nnd Ausfuhr sich ergebenden Gesammthandelswerten (wobei nicht übersehen werden darf, dass ein großer Theil der Werte doppelt — nämlich als eingeführt nnd wieder ausgeführt — vorkommt) stehen die folgenden, eine steigende Tendenz aufweisenden Zahlen über die Schiffsbewegung zur Seite.

Der Tonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug:

| Im Jahre | Schiffe englischer Flagge | Schiffe aller Flaggen |
|---|---|---|
| 1878 | 19.939 | 20.176 |
| 1879 | 18.421 | 20.800 |
| 1880 | 17.983 | 20.103 |
| 1881 | 20.848 | 22.438 |

| Im Jahre | Schiffe englischer Flagge | Schiffe aller Flaggen |
|---|---|---|
| 1882 | 42.604 | 48.794 |
| 1883 | 46.816 | 46.816 |
| 1884 | 46.716 | 47.918 |
| 1885 | 44.253 | 47.879 |
| 1886 | 44.578 | 52.278 |
| 1887 | 49.733 | 65.726 |

Eine Discussion dieser über die Schiffahrt verfügbaren Gesammtdaten im Vergleiche zu den Handelsdaten ist nicht möglich, ohne die Details zu kennen, aus welchen sich diese allgemeinen oder summarischen Daten zusammensetzen. Der gegen die fallende Tendenz der Handelswerte disproportionirten, gleichzeitigen Zunahme der Tonnengehalte der Schiffe, welche den Handel vermitteln, ist jedenfalls die in den letzten Jahren immer mehr zunehmende Verwendung größerer Schiffe im überseeischen Handel nicht fremd; bemerkenswert ist die in den letzten Jahren steigende Differenz zwischen dem Tonnengehalte der englischen und aller anderen Schiffe, welche Labuan angelaufen haben, zu Gunsten der fremden Schiffe.

Einen regelmäßigen überseeischen Verkehr, wie sich derselbe aus der Einschaltung Labuans in eine der überseeischen Postlinien ergeben würde, besitzt diese Colonie nicht; wohl aber wird Labuan von den Schiffen dreier kleiner Schiffahrtsgesellschaften besucht, welche den Verkehr dieser Insel mit Singapore, Manila, Sulu und der Küste von Borneo unterhalten. Der Regierungsdampfer von Sarawak besucht auch einigemale des Jahres Labuan, welches dadurch mit Kutching, der Hauptstadt von Sarawak, in Verbindung tritt. Man kann in Labuan darauf rechnen, etwa drei- bis viermal im Monate einen Dampfer ankommen zu sehen. Von der Segelschiffahrt bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler, dass sie sich auf Küstenfahrt beschränkt, und außer durch kleine Fahrzeuge der Eingebornen noch mittelst einiger kleinen Fahrzeuge mit Schooner-Takelage ausgeübt wird.

Der Landverkehr im Innern der Insel ist ein äußerst beschränkter; wenige schlecht erhaltene Straßen genügen für die mäßigen Bedürfnisse dieses Verkehres, welcher mit schweren, zweispännigen, von Ochsen gezogenen Karren bewerkstelligt wird, und beinahe gar keine Ansprüche mehr stellt, seit die Thätigkeit der Kohlenwerke sich nahezu auf Null reducirt hat.

Eine Postanstalt besteht, und Labuan ist dem Weltpostvereine beigetreten; öffentliche Geldinstitute, wie Banken oder Sparcassen u. dgl. hat Labuan nicht aufzuweisen.

Der Hauptort der Insel, gleich jener Labuan genannt, liegt an der Ostseite des bereits früher genannten schönen und sicheren Victoria-Hafens; er ist nur von geringer Ausdehnung und bietet nicht viel Bemerkenswertes dar. Im wesentlichen stellt sich der Ort, wie Fregattenkapitän v. Spetzler es beschreibt, als eine einzelne Reihe zum Theile in Steinbau hergestellter chinesischer Häuser dar; landeinwärts dieser Häuserreihe stehen zahlreiche, zerstreute einzelne Hütten. Zwei ansehnlichere Gebäude enthalten die Wohnungen und Amtslocalitäten der Regierungsbeamten. Eine geräumige Markthalle stellt sich als Fischmarkt dar; nahe an dieser Markthalle findet sich ein hölzerner Anlegedamm für Boote, und nahebei sind die Vorräthe an Stein-

kohle, welche hier immer zur Verfügung der englischen Kriegsschiffe der ostasiatischen Station gehalten werden, im Freien aufgestapelt.

Von den Regierungsgebäuden aus führt eine — in ihrem anfänglichen Theile recht stattlich aussehende Straße landeinwärts, zu beiden Seiten vereinzelte Bambushütten, mit Palmblättern bekleidet, aufweisend.

Das Wohnhaus des Gouverneurs ist ein anmuthiger Holzbau, im Stile eines Landhauses gehalten, und liegt in einem schönen, ausgedehnten Park. Um dieses Gebäude gruppiren sich einige *bungalows*, welche die Wohnstätten der wenigen hier befindlichen Europäer abgeben; in der Nähe dieser Gruppe findet sich eine Kirche, dann weiter gegen die See zu gelegen, das Spital, und endlich ein Gefangenhaus; man hatte nämlich, ohne Labuan zu einer Straf- oder Deportationscolonie machen zu wollen, seit einer Reihe von Jahren Verbrecher von Singapore hieher gebracht.

Der schlammige Hintergrund der Bucht zeigt eine gute Zahl von auf Pfählen nach der bei den Malayen beliebten Art errichteten Hütten.

Es braucht kaum eigens erwähnt zu werden, dass Schiffe in diesem Hafen sehr wenig Ressourcen finden. An Steinkohle sind allerdings immer gegen 500 *t* vorräthig; Öl kann man auch bekommen, dazu vielleicht einige frische Lebensmittel. Technische Hilfsmittel sind natürlich gar keine vorhanden.

Als die bemerkenswerteste der öffentlichen Einrichtungen erscheint das öffentliche Spital; Fregattenkapitän v. Spetzler besuchte dasselbe persönlich, und berichtet über dasselbe das Folgende: „Das Spital liegt etwa anderthalb Meilen von dem Victoria-Hafen auf einem Hügel, welcher sich wohl gegen hundert Fuß über das Meeresniveau erhebt. Das Haus steht auf Sockeln, und enthält fünf Krankensäle, welche an dreißig Betten fassen. Ein sechstes im Hause vorhandenes Gemach dient als Bureau und als Apotheke. Die Einrichtung des Krankenhauses ist eine höchst einfache, was sich dadurch erklärt, dass es ausschließlich für die Eingebornen bestimmt zu sein scheint. Zur Zeit des Besuches befanden sich sechs Kranke in dem Spitale; sie waren auf Holzbetten gelagert, welche als Garnitur nur Bambusmatten, aber gar keine Wäsche hatten. Ein kleines Annexgebäude enthält die Küche, das Bad und den Wohnraum der Dienerschaft. Für das Spital ist von regierungswegen ein Arzt angestellt, welcher auch die Geschäfte des Apothekers persönlich besorgen muss. Außer dem Arzte hat das Spital nur einen einzigen Krankenwärter, einen Chinesen, als stabilen Diener; weitere Leute werden nur im Bedarfsfalle noch aufgenommen.

Auf die Frage über die sanitären Verhältnisse von Labuan und die dort häufigeren Krankheitsformen erhielt Fregattenkapitän v. Spetzler die Auskunft, dass Malariafieber vorherrschend seien; in der heißen Jahreszeit ist Dysenterie als endemische Krankheit zu betrachten. Die syphilitischen Krankheiten sind unter der eingebornen Bevölkerung äußerst verbreitet.

Labuan steht als selbständige Kroncolonie unter einem eigenen Gouverneur; dieser ist zugleich britischer Generalconsul für Brunei, woselbst er durch einen Consularagenten vertreten wird. Eine gesetzgebende Versammlung, aus ernannten Mitgliedern bestehend, steht dem Gouverneur zur Seite; eine Schule wird von der Regierung subventionirt, in welcher Missionäre Unterricht ertheilen. Schulpflicht besteht nicht.

Die „gesetzgebende Versammlung", welche eben früher erwähnt worden ist, imponirt mehr durch ihren prunkvollen Titel, als durch die Zahl ihrer Mitglieder. Wenn wir den officiellen Colonial-Schematismus für das Jahr 1889 zur Hand nehmen, so finden wir, dass der Präsident dieser Versammlung der Gouverneur ist, welchem zugleich die innere Verwaltung — *Civil Department* — zufällt; Mitglieder sind: der Lieutenant der königlichen Marine, Herr Hamilton, zugleich *Colonial Treasurer, Harbour and Post Master, Surveyor, and Superintendent of Convicts*, also Steuerbeamter, Zollbeamter, Postmeister, Hafenkapitän, Gefangenhausvorsteher und Geometer; außer diesem vielseitigen Beamten endlich sitzt noch in der gesetzgebenden Versammlung ein Eingeborner, Haji Damit. Für die vielleicht hie und da erforderliche Zweidrittelmajorität der Regierungspartei ist also in diesem Gremium so ziemlich vorgesorgt. —

---

## 37. Sarawak.

*NAUTILUS: 3. bis 7. März 1885.*

Von dem Zeitpunkte an, in welchem Java der niederländischen Herrschaft zurückgegeben wurde, zog sich England von allen Unternehmungen auf den Sunda-Inseln zurück, den Holländern das Feld vollständig frei lassend. Diese erweiterten ihre Oberherrschaft über Borneo durch Abschlüsse von Verträgen mit den verschiedenen eingebornen Fürsten, setzten in den wichtigeren Küstenorten Residenzien ein und ließen sich die Bekämpfung der alten Plage der ostasiatischen Meere, der beinahe unausrottbar erscheinenden Seeräuberei, im Bereiche des Sunda-Archipels entsprechend angelegen sein.

Naturgemäß erstreckten die Holländer ihre Thätigkeit in der Bekämpfung der Piraterie mehr auf die Gewässer der Java-See, der Molukken-See, der Macassar-Straße und der Straßen zwischen Sumatra und Borneo, als auf die nordwestliche Küste von Borneo, welche von der südchinesischen See bespült wird; und bei dem außerordentlich innigen Zusammenhange, welcher auf Borneo zwischen der Aufgabe der Unterdrückung der Seeräuberei und der Ausübung politischen Einflusses auf die eingebornen Fürsten bestand, da diese Fürsten überall mehr oder weniger die natürlichen Beschützer ihrer, der Piraterie ergebenen Unterthanen waren, ergab es sich, dass die niederländischen Gouverneure von Holländisch-Ostindien der Befestigung des holländischen Einflusses nirgends so wenig Aufmerksamkeit widmeten, wie eben im Nordwesten von Borneo. — Sambas, an dem westlichsten Vorsprunge der Insel, nördlich von Pontianak gelegen, war der weitest nach Norden gelegene Punkt an der Westseite Borneos, wo die Niederländer einen Residenten installirt hatten, obwohl die Bedeutung des Sultanates von Brunei, das sich nahezu über die ganze Westküste der Insel erstreckte und einen großen Theil des Nordens umfasste, nicht allseitig unterschätzt wurde.

Als nun das seit dem Jahre 1819 von den Engländern in Besitz genommene Singapore sich nach und nach zu entwickeln begann, entstanden im dritten Decennium unseres Jahrhunderts einige directe Handelsbeziehungen zwischen dieser neuen aufstrebenden englischen Colonie — damals noch eine Dependenz der englisch-ostindischen Gesellschaft — und den Landstrichen an

der nordwestlichen Küste von Borneo. Auch dieser Verkehr wurde durch die landesübliche, völlig organisirte Piraterie sehr behindert, und diejenigen haben vielleicht nicht allzu streng geurtheilt, welche meinen, dass das niederländische Generalgouvernement von Holländisch-Ostindien, welches — wie bemerkt — in diesen Gewässern nie allzuviel für die Bekämpfung der Seeräuber gethan hatte, jetzt in dieser Richtung noch weniger that, nachdem unter den veränderten Umständen die Piraterie hauptsächlich für einen, vielleicht in der Zukunft recht unbequem werdenden Concurrenten störend, also — wenigstens in diesem Theile der Gewässer Borneos — gewissermaßen im holländischen Interesse gelegen war.

Möglicherweise ist es ein zu hartes Urtheil, welches durch diese Annahme über die Holländer gefällt wird; aber es würde wenigstens die, gerade von holländischer Seite gern zugegebene Thatsache einigermaßen erklären, dass dem Nordwesten von Borneo so wenig Beachtung geschenkt wurde, und Vorstellungen unbeachtet blieben, welche zu wiederholtenmalen von den holländischen Residenten zu Sambas erhoben wurden. Selbst die von den Residenten zu Sambas an den Generalgouverneur nach Batavia wiederholt erstattete Meldung, dass der englische Handel nach der Nordwest-Küste Borneos zu sehr großem Theile aus Waffen und sonstigem Kriegsgeräthe bestehe, welches den Seeräubern direct zunutze komme, änderte nichts an der passiven Haltung der holländischen Regierung für Ostindien. Wiederholte Warnungen des Residenten Bloem, welcher darauf hinwies, dass gar niemand da sei, der die holländischen Interessen bei dem mächtigen Sultan von Brunei vertreten könne, da Sambas der weitest nach Norden vorgeschobene Posten der holländischen Macht war, beantwortete der Generalgouverneur de Berens, statt mit abhelfenden Maßregeln, mit der Abberufung des klar in die Zukunft sehenden und durch seinen Eifer unbequem gewordenen Beamten. — Ein holländischer Geschichtsschreiber vertheidigt die These, es sei in dem Zeitpunkte, in welchem die Handelsbeziehungen zwischen Singapore und dem Sultanate Brunei sich zu entwickeln begannen, die Pflicht Hollands gewesen, sich nöthigenfalls mit Waffengewalt die dauernde Herrschaft in Brunei zu sichern[1]).

England war nun durch einen im Jahre 1824 geschlossenen Vertrag allerdings davon ausgeschlossen, auf Borneo durch Kauf oder sonstigen Vertrag coloniale Herrschaftsrechte zu erwerben; vielleicht war die scheinbare Nachlässigkeit der holländisch-ostindischen Generalgouverneure durch ein zu festes Vertrauen auf das Wirken dieses Vertrages begründet. Der Form nach ist der gedachte Vertrag — wenn man von der Erwerbung des kleinen Eilandes Labuan absehen will, von dem es zweifelhaft bleibt, ob dasselbe zu dem durch den Vertrag umschriebenen Bereiche gerechnet werden muss — auch wirklich von den Engländern gehalten worden; denn nirgends haben sie in autoritativer Weise Land in Besitz genommen, Factoreien gegründet oder militärische Niederlassungen errichtet; als sich aber ein thätiger, energischer und mit den Verhältnissen vertrauter Mann fand, welcher es auf eigene Faust unternehmen wollte, dem englischen Einflusse im Nordwesten Borneos die Wege zu ebnen, da hielt man es mit dem bestehenden Vertrage nicht unvereinbar, die Unternehmungen dieses Mannes zu fördern und ihn in mannigfacher Weise zu unterstützen.

---

[1]) Veth, *Borneos Westerafdeeling*, 2. Th.

Dieser Mann, auf dessen Wirken es zurückzuführen ist, dass heute der ganze Nordwesten und der größte Theil des Nordens Borneos — die Staaten Brunei, Sarawak nnd die Gebiete der Nord-Borneo-Compagnie umfassend — unter englischem Protectorate stehen, war James Brooke, ein einfacher See-Officier, den, vielleicht mehr als his jetzt angenommen wird, die Aussicht, seinem Vaterlande nützlich zu sein, bei seinen Handlnngen geleitet hat, und nicht sosehr der romantische Ehrgeiz, Souverain von mehr als halbwilden, räuberischen, einer fremden Race angehörenden Unterthanen, im fernen tropischen Osten zu werden.

James Brooke, später Sir James Brooke, und Rajah von Sarawak, wurde in Coombe Grove bei Bath am 29. April 1803 geboren. Sein Vater nahm hervorragende Stellungen im Civildienste der ostindischen Compagnie ein, brachte auch einen großen Theil seines Lebens in Ostindien zu, woher der vielverbreitete Irrthum stammt, dass James Brooke in Ostindien das Licht der Welt erblickt habe. Von der Mutter James' heißt es, dass sie eine Frau von ungewöhnlicher Begabung gewesen sei; von ihr mag der Sohn manche der hervorragenden Eigenschaften geerbt haben, welche ihn zu seinen Thaten befähigten; gewiss ist, dass er ihr die sorgfältigste Erziehung verdankte. James Brooke trat mit 22 Jahren in den militärischen Dienst der ostindischen Compagnie; er that sich in ehrenvollster Weise im birmanischen Kriege hervor und musste schwerverwundet nach England zurückkehren; geheilt kam er wieder nach Ostindien, quittirte aber bald den Dienst, und unternahm eine Reise nach China. Auf dieser und einer bald darauf folgenden zweiten Reise nach dem ostasiatischen Archipel und China soll der Widerspruch zwischen der prachtvollen Schönheit des tropischen Archipels, seinen natürlichen Reichthümern, und dem verwahrlosten Zustande der sich untereinander bekriegenden und nur räuberischen Instincten lebenden eingebornen Völkerschaften in dem begabten, kenntnisreichen und zugleich ebenso energischen als unternehmenden jungen Manne den Entschluss gereift haben, sein Leben der Aufgabe zu widmen, dort als Civilisator in einer Weise zu wirken, welche zugleich seinem Vaterlande von ergiebigem Nutzen sein könnte. Der Tod seines Vaters, welcher ihn in den unbeschränkten Besitz eines sehr ansehnlichen Vermögens brachte, befestigte die gefassten Entschlüsse oder brachte sie zur Reife. Es heißt, dass Brooke drei Jahre dazu verwendete, um auf einer Kreuzung, namentlich im Mittelmeere, die kleine Bemannung seiner Yacht Royalist in jeder Beziehung für die großen Unternehmungen zu stählen, welche er mit derselben vorhatte. Im Jahre 1838 hielt er die Dinge für reif genug, um sich auf den Schauplatz seiner künftigen Thätigkeit verfügen zu sollen, und segelte am 27. October aus der Themse ab.

Nach einer langen und durch mehrfache Aufenthalte verzögerten Reise erreichte Brooke Borneo; die Zustände, welche er da vorfand, waren so günstig als möglich für ihn, insofern wenigstens, als sie ihm die Möglichkeit boten, sich sofort in die inneren Angelegenheiten des Reiches Brunei zu mischen. Im Süden des Sultanates hatte die tyrannische Regierungsweise des Rajahs, Pangeran Makota, einen Aufruhr verursacht, welchen der vom Sultan abgesendete Muda Hassim nicht vollends zu unterdrücken vermochte. Namentlich wollte es ihm nicht gelingen, die in Balidah oder Blidah in dem Districte von Siniawa concentrirte Hauptmacht der Aufrührer zu bezwingen. Es kam Brooke sehr zustatten, dass der Pangeran die Hilfe der Holländer zu wiederholtenmalen, aber ohne Erfolg, angerufen hatte. Umso bereitwilliger

nahm nun derselbe die ihm angebotene Hilfe Brookes an, welcher seine kleine Schiffsbemannung durch freiwillig zu ihm gestoßene Javanesen verstärkt hatte. Den europäischen Waffen konnten die Aufständischen nun nicht mehr viel Widerstand leisten; die Herrschaft des Sultans von Brunei wurde mit Hilfe der Leute Brookes wiederhergestellt, und Brooke wusste es zu erreichen, dass er von Muda Hassim an Stelle des Rajahs Makota, welcher Ursache des Aufstandes gewesen war, zum Rajah von Sarawak bestellt wurde. Allerdings weigerte sich der Sultan von Brunei, ein Neffe des Muda Hassim, eine Zeitlang, diese Ernennung zu bestätigen; aber Brooke erwies sich als ein Meister in jener Art von Diplomatie, welche bei diesen Völkerschaften zum Ziele führt; dass dabei vieles unterlief, was als Doppelzüngigkeit u. s. w. — mehr oder weniger mit Recht — ausgelegt und demgemäß von seinen Gegnern ihm vorgeworfen werden konnte, ist nicht mehr als begreiflich. Am meisten nützte es Brooke, dass er in seinen Unterhandlungen mit dem Sultan sich vorwiegend darauf zu stützen wusste, dass die Engländer es stets und überall nur auf die Anbahnung freien und gesicherten Handels abgesehen hätten und nicht auf die Gewinnung einer politischen Oberherrschaft, wie dieses bei den Holländern der Fall sei; und in der That gelang es ihm, beim Sultan von Brunei den Boden für englischen Einfluss auf das Trefflichste vorzubereiten. Am 24. September 1841 wurde Brooke feierlich zum Rajah von Sarawak und Siniawan ausgerufen und befestigte sich durch sein kluges und energisches Vorgehen bald in dieser Stellung. Als von holländischer Seite im Jahre 1845 der begabte und energische Rochussen zum Generalgouverneur von Holländisch-Ostindien ernannt wurde — welcher sofort eine viel größere Aufmerksamkeit als seine Vorgänger den Angelegenheiten Borneos zutheil werden ließ — da war Sarawak, und überhaupt der ganze Nordwesten von Borneo schon endgiltig für Holland verloren. —

Der Unterdrückung und Ausrottung der Seeräuberei widmete Brooke seine erste und nachdrücklichste Sorge; bei dieser Aufgabe, welche so wesentlich im Interesse des englischen Handels, speciell jenes von Singapore, gelegen war, wurde er durch englische Seestreitkräfte auf das Beste gefördert. Der energischen Action gegen den Sultan von Brunei, welche zur Einnahme der Hauptstadt gleichen Namens, und in weiterer Folge zur Abtretung der kleinen Insel Labuan an England führte, stand Brooke auch keinesfalls ferne. Er wurde der erste königliche Gouverneur von Labuan und blieb zugleich Souverain von Sarawak.

Der Umfang des Gebietes, über welches James Brooke zum Herrscher gesetzt worden war, hat sich seit dieser Zeit bedeutend vergrößert. Mit Unrecht geben noch immer die meisten europäischen Karten von Borneo das Gebiet des Staates Sarawak als auf den kleinen Küstenstrich beschränkt, an, welcher vom Cap Datu, der Nordspitze des westlichen Vorlandes der Insel Borneo, in westöstlicher Richtung bis zur Mündung des Lupar-Flusses verläuft; in Wirklichkeit ist das Gebiet von Sarawak weit größer, und reicht dessen Seeküste bis an das Cap Barram; selbst nördlich von der Hauptstadt des Sultanates Brunei sind schon Landabtretungen an den Rajah von Sarawak gemacht worden. Die erste Cession des Sultans von Brunei an Brooke umfasste den Küstenstrich von *Tanjong* Datu bis zur Mündung des Samaharan-Flusses, d. i. die schon genannten Landschaften Samaharang und Siniawan; im Jahre 1861 erstreckte sich eine neue Cession bis zur Spitze Kadurong, in der Nähe der Einmündung des Bintulu-Flusses; eine dritte Cession, im

Jahre 1882 gemacht, umfasste etwa 100 engl. Meilen an der Küstenlinie, bis zum Baram-Flusse, und etwa 3 Meilen über die Mündung des Flusses bei dem gleichnamigen Cap hinaus nach NO, d. i. auf dem rechten Ufer dieses Flusses. Die letzte Concession endlich begreift Landstrecken um die Mündung des Vrusan-Flusses, welcher Fluss, wie schon angedeutet, sich nördlich von dem Brunei-Flusse in das Meer ergießt.

Alle diese Cessionen sprechen von Küstenstrichen und Flüssen, Landgrenzen werden nicht angegeben; und in der That sind die Landgrenzen durch natürliche Verhältnisse gegeben; denn einerseits bildet der mächtige Gebirgszug, welcher parallel zur Küste sich hinzieht, und in welchem die vielen das Land durchziehenden Flüsse ihren Ursprung haben, die weitest-gesteckte Grenze, welche die Besitzer der Küstenländer und der Flussmündungen ihrem Besitze an Land überhaupt zu geben vermögen; anderseits ist es auch innerhalb dieses zwischen See und Gebirge liegenden Länderstriches lediglich die Frage, wie weit die Herrschaft thatsächlich ausgeübt und behauptet zu werden vermag, von welcher die problematischen Landgrenzen des staatlichen Territoriums bestimmt werden.

Unter den eben bestehenden Verhältnissen wird nach angestellten approximativen Berechnungen der Ländercomplex von Sarawak, im weiteren Sinne genommen, auf 40.000 englische Quadratmeilen angenommen.

Man ist noch keineswegs genügend weit in das Innere der Insel eingedrungen, um den Charakter des Gebirges oder Höhenzuges, welcher die Wasserscheide zwischen den in die China-See und den in die Celebes-See sich ergießenden Flüssen des nördlichen Borneo bildet, festzustellen; doch nimmt man eben diese Wasserscheide als eine Art von hypothetischer Grenze zwischen den östlichen, dem holländischen Einflusse unterliegenden Staatengebilden und dem Westen an, welcher eigentlich ohneweiters schon als das „englische Borneo“ bezeichnet werden könnte, — wenn man von der Thatsache ausgeht, dass dieser Westen aus Sarawak, den Resten von Brunei und den weitläufigen Gebieten der Nord-Borneo-Compagnie besteht, welche Staaten und Länder sämmtlich jetzt unter anerkannt englischem Protectorate stehen.

Ein großer Theil des Gebietes von Sarawak besteht aus den Alluvien der zahlreichen Flüsse, welche dasselbe durchschneiden; mit Rücksicht auf die relative Nähe der Ursprungsgebirge dieser Gewässer haben diese letzteren keine mächtige Längenentwicklung, aber die meisten von ihnen sind im untersten Laufe schiffbar und zeigen weitverzweigte, mächtige Deltas, welche gewissermaßen außer Verhältnis zu den Flüssen stehen, von denen sie gebildet werden. Das Land geht von den flachen Küsten allmählich in hügelige Formationen über; man findet Sandsteinhügel von sanfteren Rundungen, aber auch Kalksteingebilde von zerklüfteter, unregelmäßiger, und deshalb sehr malerischer Form. Die Kalksteinberge sind oft reich an kolossalen Höhlen. Die Bongo-Hügel in der Residenz Sarawak erreichen eine Höhe von 3000 englische Fuß; in den Gebirgszügen, welche, wie gesagt, als die Langrenze des Sarawak-Territoriums gelten, finden sich in den Seraung-, Klingkong und Batang-Lupar-Bergen Erhöhungen, welche auf 4000 — 8000′ Höhe geschätzt werden.

Der mächtigste Fluss im erweiterten Territorium von Sarawak ist der Rejang oder Rajang; seine Quellen liegen zwar nur etwa 120 engl. Meilen von der See entfernt im Gebirgsstocke des Lawi; aber der Fluss schlägt

eine südwestliche, der Küste parallele Richtung ein, und bringt es hiedurch auf eine Längenentwicklung von etwa 350 Meilen. Sein mächtiges Delta beherrscht eine Küstenlinie von 60 Meilen, und sein Stromgebiet wird auf 1600 Quadratmeilen geschätzt.

Im Knotenpunkte des Deltas dieses großen Flusses liegt der Ort Sibu, und an der Mündung jenes Delta-Armes, welcher den Namen Rejang beibehält, der Hauptort gleichen Namens.

Wenn wir vom Delta des Rejang aus, welches eine nordsüdlich verlaufende Küstenlinie darstellt, weiter nach Süden gehen, so finden wir — mit Übergehung der weniger wichtigen Flussbassins von Kalukah und Saribas — die breite Mündung des Batang Lupar, gerade in der Ecke der Küstenlinie, die nun von hier an eine ostwestliche Richtung einschlägt. Auf dieser letzteren Küstenstrecke des Gebietes von Sarawak bis zu deren Ende — *Tanjong Datu* — begegnen wir nun nur mehr Flüsse von kurzem Laufe, nämlich dem Sadong, dem Samarahan, dem Sarawak-Fluss — mit seinen Nebenflüssen Senna, Samban, Poak u. s. w. — und endlich dem Lundu.

Von allen diesen Flüssen erregt unsere Aufmerksamkeit am meisten der Sarawak-Fluss, da an dessen rechtem Ufer, etwa 20 Meilen von der Mündung entfernt, die Hauptstadt des Reiches Sarawak, Namens Kuching, gelegen ist.

Schiffe, welche in den Sarawak-Fluss einzulaufen haben, finden keinen Lootsen; doch genügen die gewöhnlichen nautischen Hilfsmittel zum Anlaufen des Flusses und zur Fahrt in demselben; Fregattenkapitän v. Spetzler bemerkt ausdrücklich, dass er den Plan des Sarawak-Flusses, die bezüglichen Angaben des Segelhandbuches und die Ergänzungen dieses letzteren — bis auf einige wahrgenommene, seither eingetretene Veränderungen in den Tiefenverhältnissen — als richtig befunden hat. Außerdem berichtet der genannte Schiffscommandant über die Fahrt S. M. Schiffes NAUTILUS in dem genannten Flusse das Folgende:

Das Schiff lief am 3. März 1885 um die Zeit des halben Mondes bei Beginn der Flut in den Fluss. Der Wind war NNO bis N, in der Stärke 4—5; in dieser Richtung und Stärke hatte aber der Wind schon seit mehreren Tagen angehalten, und die hiedurch erzeugte starke Brandung auf *Pulo Caki* (*Peile Island*) und *Telok Liman* hatte auf 2—3 Meilen von der Küste eine gleichmäßige braune Wasserfärbung hervorgebracht, wodurch es unmöglich wurde, die untiefen Stellen durch das Auge zu erkennen, was sonst bei klarem Wasser wohl möglich sein soll; — eine leichte Dünung mit gleichzeitiger kurzer, überrollender See herrschte vor. Man hielt sich nach Thunlichkeit in dem Fahrwasser, welches der Karte nach die maximalen Tiefen aufwies; das Loth unausgesetzt gebrauchend, fand man nirgends weniger als $3^3/_4$ Faden Wasser. Als gute Peilungspunkte zu continuirlicher Bestimmung der Schiffsposition erwiesen sich *Po-Point* (Leuchtthurm oder Küstencontour), *Tree Islands*, *Rocky Islet*, *Moratabas Point*, und endlich in der Nähe der Einfahrt *Brooke Point*. Fregattenkapitän v. Spetzler erklärt es jedenfalls für gerathen, die Ansegelungsboje auf 3—5 Kabel seewärts zu passiren. Die dem ersten Fischerdorfe vorliegenden *White rocks* sind leicht zu vermeiden. Hingegen bemerkt er, dass Anzeichen von dem Vorhandensein der *Otter rocks* weder bei der Ein- noch bei der Ausfahrt wahrgenommen wurden. Die *Moratabas rocks* sind auf eine eigenthümliche Weise gekennzeichnet; auf einem der an dem Ufer befindlichen Bäume ist nämlich eine schwarze Tafel ange-

bracht, auf welcher in weithin lesbarer Schrift zu lesen ist: *Rocks off here*. Bei *Mc. Douglas Point* ist in gleicher Weise eine Tafel sichtbar, auf welcher geschrieben steht: „*Rocks; keep this side*“.

Nach Klarwerden der $5^1/_2$ Faden-Bank bietet die weitere Fahrt im Flusse keine wesentlichen Schwierigkeiten mehr.

Als Ankerplatz wählte der NAUTILUS einen Ort unweit der auf der Karte mit einem Anker bezeichneten Stelle, nordöstlich des Zusammenflusses des Quop mit dem Sarawak-Flusse. Man kam dadurch etwa $^1/_2$ bis $^3/_4$ Kabel von den jetzigen Kohlendepots, welche auf der Karte als Antimon-Magazine bezeichnet sind. Die Vertänung mit einem einzelnen Anker und zwei Scheckeln Ausstich bot genügende Sicherheit; gleichwohl glaubte Fregatten-kapitän v. Spetzler, dass es vorzuziehen sein würde, zwei Anker mit je zwei Scheckeln Ausstich in der Stromrichtung auszubringen, um davor gesichert zu bleiben, dass bei dem jedesmaligen Umschweien des Schiffes durch den Stromwechsel, durch Verschießen der Kette, der Anker oder der Ankerstock unklar werden könnten.

Die Betonnung des Flusses von der Brunei-Spitze bis aufwärts nach Kuching wurde vollständig im Einklange mit den Angaben befunden, welche über dieselbe in den hydrographischen Nachrichten des Seekartendepots des k. k. hydrographischen Amtes Nr. 42/291 des Jahres 1880 gemacht worden sind. Die in diesen Angaben unter Nr. 5 erwähnte Bake ist eine Tripod-Bake, welche zwei stromaufwärts und stromabwärts gerichtete Tafeln trägt mit der Aufschrift „*Hug this outside*“.

Die Wassertiefen auf dieser Strecke sind genügende, wie dies dem Commandanten des NAUTILUS durch den Kapitän des Dampfers RANEE versichert wurde. Dieser Kapitän hatte bei den häufigen Fahrten mit seinem Schiffe von 14′ Tauchung nie den Grund berührt. Jedenfalls sind die Tiefen größere, als nach der zur Vorsicht mahnenden Anmerkung auf der englischen Admiralitätskarte, wo es heißt: „*Between Renart Point and Sinjinkut the midchannel dephts are reported to be only 3—3$^1/_2$ fathoms at low water*“ (*Sept. 1881*). Man fand diese Angabe nicht bestätigt, indem beim Auslaufen bei Stauwasser, Ebbezeit, keine Lothung auf dieser ganzen Strecke unter vier Faden ergab.

Wenden wir uns nun nach dieser, eigentlich nur den Seemann näher interessirenden kleinen Abschweifung, wieder den allgemeinen Verhältnissen des Staatsgebietes von Sarawak zu.

Die Bevölkerung wird auf etwa 300.000 Personen geschätzt, welche sehr verschiedenen Racen angehören. Es gibt unter ihr Malayen, Chinesen, Land-Dayaks, See-Dayaks und Milanows. Die Malayen, der Hauptstock der Bevölkerung, sind über alle Theile des Territoriums verbreitet; die Dayaks von Sarawak haben die Kopfjagd sowohl als die Seeräuberei nahezu vollständig aufgegeben. Die Milanows kommen in den nördlichen Districten vor, haben malayische Kleidung und Gewohnheiten angenommen, und gelten als ein ruhiger, leicht befriedigter und arbeitsamer Stamm. Sie sind schon zum größten Theile zum Mahumedanismus übergegangen. Die Chinesen kamen erst im Jahre 1850 ins Land; Brooke selbst mag ihre Einwanderung begünstigt haben, da er ihren Fleiß, ihren Handelsgeist, überhaupt jene Eigenschaften der Chinesen kannte, welche sie zu dem nothwendigen Bestandtheile so ziemlich aller Bewohnerschaften im ganzen Ostasien stempeln. Aber auch

hier, wie anderwärts, gaben die Chinesen durch ihren Hang zu Verschwörungen der Regierung viel zu schaffen; mehreremale musste mit Waffengewalt gegen die aufständischen Chinesen in Sarawak eingeschritten werden, und endlich sah man sich genöthigt, die Todesstrafe auf den Beitritt zu geheimen Gesellschaften zu setzen, da sich die Geheimbündelei, zu welcher der Chinese überaus neigt, als der Ursprung der stattgehabten Revolten erwiesen hatte. Noch im Jahre 1867 fand eine Erhebung der Chinesen in der Hauptstadt statt, als chinesische Seeräuber ihren Weg dahin gefunden hatten; Brooke musste die Hauptstadt verlassen, aber es gelang ihm, sie bald wieder den Chinesen zu entreißen. Auch später noch musste manchmal Gewalt gegen die Unbotmäßigkeit der Chinesen angewendet werden; aber trotzdem ist und bleibt die Thätigkeit der Chinesen auch in Sarawak eine unentbehrliche; in einem Briefe des gegenwärtigen Rajahs an die „*Pall Mall Gazette*" — im Jahre 1883 — heißt es ausdrücklich: „*Without the Chinaman we can do nothing*".

Sarawak ist ein selbständiger, absolut monarchischer Staat. Das ursprüngliche, ohnehin nur nominelle Lehensverhältnis zu Brunei hörte sehr bald von selbst auf; die Unabhängigkeit des Staates wurde zuerst von der nordamerikanischen Republik, dann nach einigen Zögerungen auch von England — im Jahre 1863 — ausdrücklich anerkannt. Seit dem Jahre 1888 ist das englische Protectorat ausgesprochen, beziehungsweise angenommen worden. Die absolute monarchische Regierungsgewalt ist in der Person des Rajah vereinigt, welcher zwar die allmähliche Civilisirung des Volkes in allem anstrebt, aber klugerweise seine Regierungsart den einheimischen Rechtstraditionen anpasst. Rajah von Sarawak ist gegenwärtig Charles Johnson, infolge von Adoption auch Brooke genannt, ein Neffe des Gründers der Monarchie, Sir James Brooke; ein älterer Neffe, Kapitän J. Johnson, den James Brooke zuerst als seinen dereinstigen Nachfolger ausersehen, und dem er während seiner dreijährigen Abwesenheit von Sarawak, 1868—1870, die Regierung übertragen hatte, scheint den Erwartungen nicht entsprochen zu haben, die sein Oheim hegte, denn Brooke setzte bei seinem auf dem Familienbesitze Barraton in Devonshire erfolgten Tode den jüngeren Neffen, Charles Johnston, jetzigen Rajah von Sarawak, zum Erben seines Thrones ein. Präsumtiver Nachfolger des jetzigen Rajah ist dessen Sohn, der *Raja Mudah* oder Thronfolger Charles Vyner Brooke, geboren am 26. September 1874. Es heißt, dass infolge testamentarischer, von der englischen Regierung anerkannter Verfügung, im Falle des Aussterbens des jetzt regierenden Brooke-Johnson'schen Mannesstammes, Sarawak als Kroncolonie an England kommen soll.

Das Land wird in vier Residentien oder Divisionen eingetheilt; die erste begreift das eigentliche Sarawak, welches man das Stammland des jetzigen Reiches nennen könnte, und enthält die Districte von Kuching, der Hauptstadt des Reiches, Paku, Sadong, Lundu und Simatan. Die zweite Division ist jene von Batang-Lupar, Saribas und Kalaka; die dritte begreift die Districte von Rejang, Muka - Bintulu und Oya; die vierte endlich jene von Barram und Trusan.

Die bedeutendsten Ortschaften in diesen Districten sind, von der Landeshauptstadt Kuching abgesehen, die folgenden: Claude Town, ein befestigter Ort an dem Barram-Flusse, etwa 60 Meilen landeinwärts von der Mündung dieses Flusses; Bintulu, an der Mündung des Muka-Flusses, ein Hauptausfuhrsplatz

für Sago; Oya, etwa $1^1/_2$ Meilen von der Einmündung des gleichnamigen Flusses an diesem gelegen; Matu, an dem Matu-Flusse, 5 Meilen aufwärts von der Mündung. Auch diese beiden letzteren Städte sind durch ihren Sago-Ausfuhrshandel bemerkenswert. Rejang, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, hat bedeutende Sägewerke für das *„Bilian“* oder Eisenholz, welches von hier zur Verschiffung nach China gelangt, wo dieses Holz zu Bauzwecken sehr beliebt ist; an dem Flusse Rejang befinden sich noch fernere Sibu, etwa 60, Kanowit, etwa 100, und Kapit, an 160 Meilen stromaufwärts. Kabong befindet sich an der Mündung des Kalaka-Flusses; Saribas, 80 Meilen stromaufwärts der Mündung des gleichnamigen Flusses; Simangang befindet sich 60 Meilen aufwärts von der Mündung des Batang-Lupar; endlich Simunjan, in dessen Nähe sich der Regierung gehörige Kohlenwerke befinden, ist 18 Meilen aufwärts von der Mündung des Cadona situirt.

Der Souverän wird in seiner Regierungsgewalt durch einen obersten Rath unterstützt, welcher aus sechs ernannten Mitgliedern besteht; ein weiterer Rath, aus fünfzig Mitgliedern bestehend, in welchem alle Districtsvorsteher und die Chefs aller öffentlichen Ämter Sitz und Stimme haben, versammelt sich regelmäßig alle drei Jahre, und wenn nöthig, auf Befehl des Rajahs auch zu außerordentlichen Sitzungen. Der Civildienst ist vollkommen regelmäßig und auf europäischer Basis organisirt, mit Pensionen für die Beamten u. s. w. Die militärische, oder besser Polizeimacht, ist eine geringe, und besteht aus einem kleinen Corps von etwa 300 Mann.

Den höheren Ämtern, z. B. den politischen Gouvernements der einzelnen Divisionen, dem obersten Gerichtshofe, den Handelsgerichten — von welchen drei in Kuching, Muka und Sibu, etablirt sind — dem Zollwesen u. s. w. stehen europäische Beamte vor; ebenso dem Postamte, der Staatsdruckerei und dem Gefängnisse in der Hauptstadt, dem Hafenamte u. s. w. Neben den von Europäern geleiteten Gerichten gibt es aber auch einen eigenen, unter dem Titel *„The Datus Court“* functionirenden Gerichtshof in der Hauptstadt, welcher bestimmt ist, Streitigkeiten aller Art unter den Eingebornen streng nur nach dem historischen Gewohnheitsrechte dieser Völker zu untersuchen und zu schlichten; in diesem Gerichtshofe haben ausschließlich eingeborene Würdenträger Sitz und Stimme. Den Vorsitz im allgemeinen höchsten Gerichtshofe führt der Rajah selbst.

An Schulen unterhält die Regierung in der Hauptstadt eine englische und eine chinesische, dann drei andere Freischulen; außerdem bestehen aber ziemlich zahlreiche von den protestantischen sowohl als von den katholischen Missionen anhängige, und von den Missionären dieser Confessionen geleitete Schulen.

Über die Militärmacht Sarawaks, welche die Aufmerksamkeit des Commandanten des NAUTILUS speciell erregte, berichtet derselbe die folgenden Details.

Die bewaffnete Macht dieses unabhängigen Staates besteht aus ungefähr 300 Mann, welche von einem Engländer befehligt werden, welcher den Titel *Captain* führt. Die Truppe wird durch Anwerbung von Eingebornen ergänzt, und es dauert die Dienstpflicht der angeworbenen Leute fünf Jahre. Die Besoldung des einzelnen Soldaten beträgt monatlich 6 \$. Commando und Exercitium sind englisch; die Bewaffnung besteht aus Snider-Gewehren. Die Kleidung besteht aus einer Leinwandjacke und aus demselben Stoffe verfertigten Beinkleidern; Aussehen und Reinlichkeit lassen nichts zu wünschen übrig.

Charakteristisch für den militärischen Wert der Truppe mag die Antwort sein, welche der Commandant auf die an ihn gerichtete Frage gab, „ob seine Leute auch gute Schützen seien?“ Die Antwort lautete nämlich dahin, „man dürfe den Eingebornen nicht allzuviel lehren, da sie sonst leicht versucht sein könnten, die erlernten Geschicklichkeiten gegen die Europäer in Anwendung zu bringen“. —

Das Reich Sarawak ist mit mannigfaltigen natürlichen Hilfsquellen gesegnet. Der Boden trägt ausgedehnte Waldungen, in welchen das sehr wertvolle Eisenholz ansehnlich vertreten ist; wertvolle Harze werden gewonnen, alle tropischen Nutzgewächse kommen auf dem Boden und unter dem Klima des Landes auf das Beste fort; die Cultur des Pfeffers ist durch James Brooke zur Einführung gelangt. Ein besondere wertvolles Bodenproduct ist der Sago; es heißt, dass nahezu die Hälfte des ganzen Sago-Consums der Erde durch die Erzeugnisse von Sarawak gedeckt wird. Die mineralischen Reichthümer des Landes sind ebenfalls ansehnlich. Die Goldwäschereien in der centralen Residenz haben zwar nur mäßige Ausbeute geliefert; aber man hat vor kurzer Zeit ein vielversprechendes Goldfeld in der Nähe von Marup an dem Batang-Lupar in Angriff genommen, wo auch sofort eine aufblühende chinesische Niederlassung entstand. Von weitaus größerer Bedeutung aber als das Gold ist in Sarawak das reichlich vorhandene Antimonerz; doch will es scheinen, als ob diese Quelle des Reichthums in der Gegenwart erschöpft wäre, da die Ausbeute der alten Lager eine nur mehr geringe ist, ohne dass bisher neue Lager entdeckt worden wären. Zinnober und Quecksilber wurden im Jahre 1867 durch Helme bei Tegora, am Fuße der Bongo-Berge, entdeckt; doch auch hier scheint es, dass die anfängliche Gewinnung eine reichlichere war, als später. Im Jahre 1876 betrug der Wert des ausgeführten Quecksilbers 108.050 $, im Jahre 1879 aber nur mehr 76.620 $. Auch Kupfer, Mangan, Graphit, Diamanten werden gefunden. Von besonderer Wichtigkeit ist das Vorhandensein von Kohle. Die Regierung lässt Kohlenwerke in Simunjun, an den Ufern eines Nebenflusses des Sadong mit Erfolg betreiben; ausgedehnte Kohlenflötze sollen bei Silantek in der Nähe des Lingga-Flusses, Nebenflusses des Batang-Lupar, entdeckt worden sein. Diese Kohle ist insoferne besonders günstig situirt, als es nur einer fahrbaren Verbindung — etwa einer Eisenbahn — von nur 16 Meilen bedürfen würde, um die hier geförderte Kohle an den Wasserweg des Batang-Lupar zu bringen. Der Batang-Lupar hat eine breite Mündung und tiefes, bequemes Fahrwasser; seine Barre hat nirgends weniger Wasser als $3^1/_2$ Faden, und wäre demnach auch für ziemlich große Schiffe passirbar; allerdings aber ist der Batang-Lupar von einem anderen Schiffahrtshindernisse nicht frei, nämlich von den Wirkungen der formidablen Flutwellen, welche zu der Zeit des Voll- oder Neumondes, mit dreitägiger Dauer, bis auf 60 Meilen aufwärte von seiner Mündung, mit einer Höhe des Wellenkammes von über 6′ einherstürmen. Diese heftige Erscheinung im Auftreten der Flutwelle soll auch bei anderen Flüssen des Territoriums von Sarawak beobachtet werden. —

Wenden wir uns nun dem unvermeidlichen Gebiete der Zahlen zu, aus welchen am besten die Productivität des Landes, die Thätigkeit seines Handels und die Prosperität des Staatswesens überhaupt gefolgert werden können.

Der hauptsächlich nach Singapore gerichtete Handel umfasst an Ausfuhrsartikeln außer den schon angeführten Landesproducten noch die bekannten indischen Vogelnester, Rohr, *Rattang*, Gambier, Kampfer, Bienen-

wachs, Tapioka. Die Einfuhr, ebenfalls zum allergrößten Theile aus Singapore, hat die Bedürfnisse der Eingebornen und der im Lande lebenden Europäer an Gegenständen der Industrie zu decken. Baumwollenzeuge und Reis nehmen in der Einfuhr die ersten Stellen ein.

Was nun die Werte der Aus- und Einfuhren Sarawaks anbetrifft, so stehen uns die folgenden Zahlen zur Verfügung:

Die Werte der Ausfuhren erreichten:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1882 | 1,780.759 $ |
| 1883 | 1,804.392 „ |
| 1884 | 1,145.248 „ |
| 1885 | 1,693.805 „ |

Diesen Ausfuhrswerten stehen die folgenden Gesammtwerte der Einfuhren gegenüber:

| | |
|---|---|
| Im Jahre 1882 | 1,801.010 $ |
| 1883 | 1,827.582 „ |
| 1884 | 1,083.255 „ |
| 1885 | 1,834.603 „ |

Weitaus der größte Theil dieser Gesammtwerte der Handelsbewegung des Reiches entfällt auf die Hauptstadt Kuching; obwohl uns eine detaillirte Statistik über die Vertheilung der Summenwerte auf die außer der Hauptstadt bestehenden Hafenorte nicht zur Verfügung steht, kann die angedeutete Präponderanz der Handelsthätigkeit der Hauptstadt aus der einzigen sicheren Angabe geschlossen werden, dass von dem Gesammtwerte der Ausfuhr im Jahre 1884 mit 1,145.248 $ nicht weniger als 1,071.528 $ auf Kuching entfielen.

Gewisse Artikel der Einfuhr sowohl, als solche der Ausfuhr sind mit Finanzzöllen belastet.

Solche Gegenstände der Einfuhr sind:

Java-Tabak, für jeden Korb 2 $
Palembang-Tabak, für den *Pikul* 10 $
Chinesischer Tabak, für jede Kiste 3 $
Anderer Tabak, für den *Pikul* 10 $

Das eigentliche Sarawak oder die erste Regierungsdivision, die Bezirke von Kuching, Paku, Padong, Lundu und Simatan begreifend, ist von diesen Einfuhrszöllen auf Tabake befreit. Ferners zahlen noch ausnahmslos:

Salz, per *Koyan* 20 $
*Gin*, für die Kiste zu 15 Flaschen 1 $ 20 cts.
Spirituosen, für das Dutzend Flaschen 50 cts.

Von den Ausfuhrsgegenständen sind die folgenden den beigesetzten Zollansätzen unterworfen:

Bienenwachs, das *Pikul* 2 £
Indische Vogelnester, nach Qualität, per *Catty* 5—15 cts.
Kampfer, 5% *ad valorem*.
Rohr, für 1000 Stück 50 cts.
*Rattan*, für den *Pikul* 10 cts.
Guttapercha, „ „ „ 3 $

Harz (*India-rubber*), für den *Pikul* 3 $
Roher Sago, für den *Koyan* 4 $
Sagomehl, $2^1/_2$% *ad valorem*.
Gambier, für den *Pikul* 10 cts.
Pfeffer, " " " 20 "

Die Gesammteinnahmen aus diesen Zöllen werden für das Jahr 1883 mit 19.786 $ als Ergebnis der Einfuhrszölle, und mit 29.789 $ als jenes der Ausfuhrszölle angegeben.

Außer diesen auf den Warenhandel gelegten Zöllen bezieht der Staat Sarawak seine Einkünfte noch aus mancherlei anderen Abgaben. Solche sind:

1. Die Verpachtung oder Licenz zum Handel mit Opium, Arrak, zur Haltung von Spielhäusern und zum Betriebe von Pfandleihanstalten. Diese Art von Staatseinnahmen ergab:

| | | |
|---|---|---|
| Im Jahre | 1882 | 117.458 $ |
| | 1883 | 127.606 " |
| | 1884 | 127.931 " |
| | 1885 | 150.250 " |

Aus der stetig steigenden Tendenz dieser Einnahmen einen Schluss auf steigenden Wohlstand zu ziehen, erscheint allerdings nicht statthaft; nicht allein, weil es uns unbekannt ist, welchen Antheil das Pfandleihgeschäft an den gegebenen Summen hat, sondern auch weil der Luxus des Genusses von Opium, Arrak, der zunehmende Besuch von Spielhäusern, durchaus nicht als Zeichen wirtschaftlich günstiger Zustände in den Massen der Bevölkerung gedeutet werden darf. Nicht unerlaubt erscheint es aber, aus der ausgewiesenen Steigerung auf eine Steigerung im Procentsatze der chinesischen Bevölkerung zu schließen.

2. Kopfsteuern. Solche sind zum Theile unter dem Titel einer „*Exèmption tax*“ — einer Art Befreiungstaxe für die Ausnahme von der Zahlung anderer Steuern oder Gebüren — der malayischen und Dajak-Bevölkerung auferlegt. Die so taxirten Malayen zahlen zwei Dollars jährlich für jeden erwachsenen Mann, die See-*Dayaks* einen Dollar oder einen *Pasu* Reis für jede Familie (die Einheit dieser Taxe oder Steuer wird für jede Behausungsthüre eingehoben, indem der gemeinschaftliche Eingang zur gemeinschaftlichen Wohnung als Kriterium der Familienzugehörigkeit betrachtet wird) drei Dollar für jede Familie von Land-*Dayaks*, wobei erwachsene, unverheiratete junge Männer für ihre Person extra 1 $ 50 cts. zu bezahlen haben.

Die Gesammteinnahme aus den Malayen- und *Dajaks*-Kopfsteuern betrug im Jahre 1883: 50.970 $.

3. Stempelgebüren, und zwar 3 cts. für alle Quittungen und Rechnungen über Werte, die 5 $ übersteigen, ebenso für Verträge, Ladescheine u. s. w.

Schließlich wären noch als Staatseinnahmen die für Instandhaltung der Leuchtfeuer, Baken u. s. w. zur Einhebung gelangenden Tonnengelder zu erwähnen, welche nur von Schiffen über 5 *t* Gehalt eingehoben werden, und 3 cts. per Tonne betragen.

Die Staatseinnahmen genügen nicht nur zur Deckung der staatlichen Bedürfnisse und der Kosten der Verwaltung, sondern sie ergeben in der Regel

einen Überschuss über die erforderlichen gesammten Ausgaben. Die Summe dieser Überschüsse hat in dem Zeitraume von 1875—1884 64.899 $ betragen.

Die Gesammtsummen der Staatseinnahmen und Ausgaben waren:

| | | Einnahmen | Ausgaben |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1883 | 271.118 $ | 270.752 $ |
| | 1884 | 276.289 „ | 289.291 „ |
| | 1885 | 315.264 „ | 321.887 „ |

Es ist gewiss nicht ohne Interesse, die ziffermäßige Gliederung der Einnahmen- und Ausgaben-Budgets eines Blickes zu würdigen; dem Fregattencapitän v. Spetzler sind die diesfälligen Detailangaben des Budgets vom Jahre 1883 zugänglich geworden, und wir stehen deshalb nicht an, sie hier folgen zu lassen.

Die Einkünfte gliederten sich wie folgt:

| | |
|---|---|
| Pacht des Opiumverkaufes | 93.600 $ |
| „ der Spielhäuser | 22.752 „ |
| „ des Arrakverkaufes | 9.579 „ |
| Zölle | 49.574 „ |
| *Dajak*-Kopfsteuer | 29.300 „ |
| Befreiungstaxen (s. o.) | 21.669 „ |
| Ertrag der staatlichen Kohlenbergwerke | 8.888 „ |
| Landrente (Grundsteuer) | 1.033 „ |
| Taxe für Ansässigmachung | 2.980 „ |
| Erbsteuern und Strafgelder | 17.807 „ |
| Verschiedene Einnahmen | 14.236 „ |
| Im ganzen | 271.118 $ |

Die gegenüberstehenden Ausgabsposten waren die folgenden:

| | |
|---|---|
| Öffentliche Arbeiten und Anstalten | 42.756 $ |
| Militär | 28.413 „ |
| Marine | 45.565 „ |
| Tribute [1]) an den Sultan von Brunei | 11.700 „ |
| Verschiedene Ausgaben | 17.565 „ |
| Civilliste des Rajah, Gehalte der Beamten, Officiere u. s. w. | 124.034 „ |
| Plantagenbau | 719 „ |
| Im ganzen | 270.752 £ |

Es erübrigt uns noch, einiges über die Hauptstadt des Landes, Kuching, zu sagen.

Etwa 20 Meilen stromaufwärts von der Mündung des Sarawak-Flusses, an dessen rechtem Ufer gelegen, ist die Stadt Kuching, von etwa 20.000 Menschen bewohnt, unter welchen sich aber nur gegen 20 Europäer befinden. Sowie die Chinesen den wichtigsten Volksstamm im Lande bilden, indem sie nicht nur einen großen Theil des Land- und Bergbaues, sondern auch den

[1]) Wir dürften kaum irren, wenn wir unter diesen »Tributen« Zahlungen für die letzten Landabtretungen vermuthen.

ganzen und gesammten Kleinhandel in Händen haben, so sind es auch die Chinesen der Hauptstadt und ihre Behausungen, welche dem fremden Besucher zuerst in die Augen fallen. Die niedrigen, und nach der chinesischen Volkssitte eng aneinander gedrängten Wohnhäuser der Chinesen von Kuching liegen zumeist an dem Flusse; weiter von den Flussufern entfernt findet man die Wohnstätten der eigentlichen eingebornen Bevölkerung, und erst das hügelige Vorterrain der Stadt trägt die Häuser der Europäer, von der in tropischen Ansiedlungen beinahe überall anzutreffenden luftigen und leichten Bauart, jedes Haus von einem weitläufigen, die schönste Vegetation aufweisenden Garten umschlossen.

Die erwähnenswerteren, öffentlichen Zwecken gewidmeten Gebäude sind: die Markthalle, nicht weit von dem Anlegeplatze entfernt; an diese anschließend bemerkt man das Gefangenhaus, und nicht weit von diesem eine kleine Kaserne, wohl zur Aufnahme der Leute bestimmt, welche den Bewachungsdienst bei dem Gefangenhaus zu versehen haben; verfolgt man von hier die Hauptstraße, so findet man das Gerichtsgebäude, in welchem auch die Postanstalt, die Staatsdruckerei und einige Regierungsbureaus untergebracht sind. Zwei christliche Kirchen, sowie ein chinesisches Bethaus befinden sich noch im Innern der Stadt, ebenso die Schule der englischen Mission, welche unter der Leitung eines Österreichers steht; ein großes Spital für Eingeborne, sowie das comfortable Clubhaus der Europäer befinden sich aber außerhalb der eigentlichen Stadt, in schöner Lage auf dem Gipfel von reichbewachsenen Hügeln.

Auf dem der Stadt gegenüberliegenden linken Ufer des Sarawak-Flusses findet man den Palast des Rajah. Diese Residenz — im Volksmunde die „*Astana*“ geheißen, ist ein völlig anspruchsloser, einfacher Holzbau. Das prunklose, einstöckige Haus ist einfach in seiner Einrichtung, enthält aber, wie den Reisenden des Nautilus versichert wurde, eine sehr reichhaltige und wertvolle Bibliothek. An der rückwärtigen Seite des Hauses nimmt ein weitläufiger, von der ganzen Pracht der Tropenflora erfüllter Park seinen Anfang. Den schattengebenden *Mangosteen*-, Pumpelmusen-, Brotfrucht-, *Rambutan*- und *Duku*-Bäumen ist hier aller Raum zur Entfaltung gegeben.

Nicht weit vom Palaste, ebenfalls auf dem linken Ufer des Flusses, befindet sich eine Art von fortificatorischem Werke, ein kleines Reduit, in welches der Herrscher nöthigenfalls seine bewaffnete Macht concentriren könnte, wenn ein größerer Aufstand dieses nöthig machen sollte, wie dies in früheren Zeiten schon mehrmals der Fall gewesen. Dieses Werk besteht eigentlich der Hauptsache nach aus einem großen, von einer hohen Mauer umgebenen Hofraume; die Mauer hat Scharten oder Stückpforten, aus welchen die Mündungen alter, englischer Sechsunddreißigpfünder, der früheren Einheitsgeschütze der englischen Flotte, herauslugen. Diese Geschütze dominiren den gegenüberliegenden chinesischen Stadttheil. Ein Thurm, welcher mit der befestigten Enceinte in Verbindung steht, ist mittelst einiger leichterer, ebenfalls altartiger Geschütze, Drehbassen, Spingarden u. s. w. bewehrt; dieser Thurm bietet eine weite Ausschau, und ist somit nicht allein von militärischem Werte, sondern bietet auch dem Besucher der Hauptstadt die einzige Möglichkeit, eine etwas ausgedehntere Aussicht über die Stadt und ihre weitere Umgebung zu gewinnen. In der That ist der Anblick ein lohnender, und das sanft ansteigende, gewellte Terrain, von reichem tropischen Gewächse bedeckt, hebt sich äußerst malerisch von den landwärtigen, hohen und entfernten

Gebirgen ab, während man nach der Seeseite zu beinahe das ganze Delta des Sarawak-Flusses überblickt.

In der Nähe des eben erwähnten befestigten Objectes liegen mehrere Baracken, in welchen die Mannschaft der bewaffneten Macht ihre Wohnräume hat. Dieses Barackenlager ist im Verhältnisse zu der Zahl der Soldaten, nach europäischen Begriffen, etwas ausgedehnt; der Grund liegt zum großen Theile darin, dass hier, nach dem von den Holländern vernünftigerweise gegebenen Beispiele, den Soldaten nicht gewehrt wird, Weiber und Kinder bei sich zu haben; natürlich braucht dann ein solches lebhaft bevölkertes militärisches Campement mehr Raum und Ausdehnung, als ein solches, an welches der europäische Kasernirungsmaßstab angelegt worden wäre.

Die geringe Anzahl der Europäer in Sarawak hat zur Folge, dass diese sich aus Bedürfnis nach Verkehr um so enger aneinander anschließen; das gemeinschaftliche Clubhaus vereinigt sie beinahe täglich, und ein angenehmer Ton von vornehmer Geselligkeit herrscht hier vor. Mit der Außenwelt tritt Sarawak durch ein hier erscheinendes Journal, die monatlich erscheinende „*Sarawak Gazette*“, in Verbindung; Singapore ist der nächste Ort für den Briefdienst nach Europa, Ostasien und Amerika. Man bedient sich demnach in Sarawak der Briefmarken der *Straits settlements*, um die Correspondenzen zu frankiren, die man mittels der häufig nach Singapore abgehenden eigenen Dampfer absendet. Für den Verkehr innerhalb des Landes, soweit überhaupt ein Postverkehr schon eingerichtet ist, hat aber Sarawak seine eigenen Briefmarken.

Von fremden Staaten ist nur Großbritannien in Kuching durch ein Consulat vertreten. — Das gangbare Geld ist der mexicanische Dollar und dessen Unterabtheilungen; der Rajah lässt als eigene Landesmünze ausschließlich nur kupferne Eincentstücke prägen, welche sein Bildnis tragen.

Selbstverständlich sind die Ressourcen, welche Kuching einem fremden Schiffe bieten kann, nur beschränkte; man erhält aber die nothwendigen Lebensmittel in beliebiger Menge und zu mäßigen Preisen. NAUTILUS hatte für Brod 12 Cents, für Fleisch 18 Cents per Kilogramm zu bezahlen. Besondere Erwähnung verdient die Steinkohle; deren Preis war 8 $ die Tonne. Über diese Borneo-Kohle berichtet Fregattenkapitän v. Spetzler, dass sie gut brenne, aber sich auch besonders schnell verzehre, wobei sie viel Rauch entwickelt, und die Siederöhren sehr rasch mit Flugasche belegt. Angestellte Versuche und Vergleiche ergaben, dass der Verbrauch dieser Borneo-Kohle sich zu jenem englischer Kohle, wie 3 : 2 stellte. Von der Verunreinigung durch die reichlich erzeugte Flugasche und den Rauch abgesehen, ist das ermittelte Verbrauchsverhältnis zu dem Preisverhältnisse allerdings ein günstiges zu nennen; aber es bleibt immer noch der Nachtheil übrig, dass ein Schiff sich mit Borneo-Kohle nur auf zwei Drittel jener Zeit verproviantiren kann, auf welche es sich mit englischer Kohle versehen könnte, da eben der Verbrauch an dem ersteren Brennmateriale in der gleichen Zeit und für den gleichen Nutzeffect ein in diesem Verhältnisse größerer ist.

Zwischen der Hauptstadt Kuching und jener Stelle des Flusses, wo einigermaßen größere Schiffe ankern müssen, wie dies auch bei NAUTILUS der Fall war, führt ein gut erhaltener Weg durch Wald und Dschungel, welchen man als einigermaßen rüstiger Fußgänger in etwa zwei Stunden bequem zurücklegt. Allerdings darf der Wanderer, welcher diese Strecke in so kurzer Zeit zurücklegen will, sich nicht etwa beifallen lassen die botanischen

Schätze ergründen zu wollen, welche auf Schritt und Tritt längs dieses Weges sprießen. Die Vegetation entfaltet hier ihre ganze tropische Kraft und Fülle, der Reichthum an Arten und merkwürdigen Besonderheiten ist ein schier unerschöpflicher. Der Schiffsrechnungsführer des NAUTILUS — zugleich der Botaniker unter der kleinen Schiffsgesellschaft — führt als die während des flüchtigen Spazierganges vom Ankerplatze des Schiffes nach Kuching wahrgenommenen Hauptbestandtheile der Dschungelvegetation an: Die in allen Tropenländern heimische *Rhyzophora*, *Mangle* (*Mangrove*), *Nipa fruticans*, *Avicennien*- und *Aegiceras*-Arten; wenige Blumen, wie *Lilium*, *Alisma*, dann Sträucher, wie *Datura*, hingegen viele *Filices* und *Lycopodiaceen*, insbesondere ein stark verästeltes Farnkraut — *Gleichenia* — welches im ganzen Osten Asiens und auch noch auf den japanischen Inseln Kiusiu und Sikok, nicht mehr aber auf Nipon vorkommt. Am meisten Bewunderung erregte aber, nicht allein bei dem botanisch gebildeten Beobachter, dem wir diese Angaben verdanken, sondern auch bei seinen Begleitern, eine Pflanze, welche hier reichlich vorkommt und zu den wunderbarsten vegetabilischen Gebilden der Erde gezählt werden darf, nämlich das Kannenkraut — *Nepenthes destillatoria* — eine Pflanze, deren Blattzipfel zu einem schlauch- oder krugförmigen Behälter geformt sind. Dieselben ragen, abgeschnittenen Schößlingen vergleichbar, aus dem Grase hervor und sind, wenn mit Wasser gefüllt, durch einen am Rande angewachsenen Deckel geschlossen. Dieses sonderbare Pflanzengebilde hat eine grünliche Farbe mit purpurbraunen Strichen und Flecken. Ein ebenfalls außerordentlich reiches Thierleben entfaltet sich in den Dschungeln und Wäldern in der Nähe von Kuching; zahlreiche, den verschiedenartigsten Gattungen angehörende Vögel durchschwirren die Luft; ihre Stimmen mischen sich mit dem Geschrei der zahlreichen Affen, unter welchen der Orang-Utang — obwohl schon seltener geworden, doch noch mitunter angetroffen wird. Ebenso ist das Thierleben der zahlreichen Flüsse von Sarawak, sowie jenes der Küstengewässer ein sehr reiches und auch hier, sowie in dem größten Theile der ostasiatischen Inselwelt trägt die Ausbeute des Fischfanges am meisten zu den Lebensmitteln der menschlichen Einwohnerschaft bei. —

---

### *β) Straits Settlements.*

## 38. Singapore.

*NAUTILUS: 18. bis 26. Februar und 5. bis 12. November 1885*, dann *28. October bis 1. November 1886.*

*AURORA: 9. November bis 4. December 1886*, und *27. Januar bis 1. Februar 1888.*

Wenn unser Blick auf eine Karte des südlichen Asien gerichtet ist, so finden wir die ganze massige vorderindische Halbinsel, Ceylon, und jetzt auch ganz Burmah, von den üblichen rothen Contouren eingefasst, mit welchen wir gewohnt sind, den überseeischen Besitz Großbritanniens bezeichnet zu sehen. Neben diesen ungeheueren vorderindischen und burmanischen Ländercomplexen machen sich dann einige kleine, gleichfalls roth bezeichnete Fleckchen in und an der Malacca-Straße kaum bemerklich und scheinen gleichsam dazu verurtheilt zu sein, übersehen zu werden. Diese Fleckchen bezeichnen den unmittelbaren englischen Colonialbereich im südlichen Hinterindien, von den Engländern mit dem Namen der *Straits Settlements* zusammengefasst — für welchen Namen, unseres Wissens wenigstens, noch keine deutsche Übersetzung zu allgemeiner Annahme gelangt ist.

Die *Straits Settlements*, wie wir sie also einfach weiter nennen wollen, sind erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit in englischem Besitze, obschon der Besuch dieser Gegenden durch unternehmende englische Seefahrer noch vor der Zeit stattgefunden hat, in welcher die englisch-ostindische Compagnie gegründet wurde. Drake (1578), Cavendish (1588) und Lancaster (1592), sowie andere gelangten auf ihren an Abenteuern reichen Fahrten nach jenen westlichen malayischen Regionen, von welchen aus der mit der See so befreundete malayische Stamm seine Verbreitung über die weiten Bereiche der ostasiatischen Inselwelt gefunden zu haben scheint. Lancaster fand auf seiner ersten Reise, mit seinem Schiffe BONAVENTURA, nachdem er im Februar 1592 von Zanzibar abgesegelt war, im Juni, nach

ununterbrochener Fahrt, einen günstigen Ankerplatz in einer Bucht, welche nach der Beschreibung ihrer Lage keine andere sein dürfte, als Telsk-Rûmbar — auf der Insel Penang in der Malacca-Straße. Hier suchte der kühne Flibustier einige Ruhe für seine vom Scorbut arg mitgenommene Schiffsbemannung; und es ist ein eigenthümliches Zusammentreffen, dass der erste englische Seefahrer, dessen directes Ziel die malayischen Regionen waren, eben zufällig auf derselben Insel seine erste Station nahm, welche erst nach Verlauf von zwei Jahrhunderten von seinen Landsleuten erworben werden sollte, mit dem Zwecke, einen Stützpunkt für ihre Schiffahrt und ihren Handel in jener malayischen Inselwelt zu gewinnen, wo trotz vieler und blutiger Kriege es den Engländern nicht gelingen wollte, das Übergewicht der rivalisirenden Niederländer dauernd zu beugen.

Die Gründung der *Straits Settlements* als englische Colonie ist aus dem Ringen zwischen England und Holland hervorgegangen. — Warren Hastings förderte mit aller Macht das durch Kapitän Light geschickt eingeleitete Unternehmen der Erwerbung der Insel Penang (1784—1786), welche dem Sultan von Quedah abgekauft wurde (wenige Jahre zuvor waren Padang und andere holländische Niederlassungen auf Sumatra, durch eine von dem damals englischen Bencoelen aus abgegangene militärische Expedition, den Engländern unterworfen worden); im Jahre 1795 ward Malacca den Holländern mit Waffengewalt abgenommen; und als England Java und alle im Jahre 1811 von Lord Minto gemachten Eroberungen an Holland zurückgeben musste, ging Lord Hastings mit Feuereifer auf die Idee ein, welche von Sir Stamford Raffles — durch drei Jahre englischer Gouverneur auf Java — in überzeugender Weise verfochten wurde: im äußersten Süden der malayischen Halbinsel, auf der Insel Singapore, eine englische Niederlassung zu gründen, welche die Bestimmung haben sollte, dem holländischen Monopole in der ostasiatischen Inselwelt ein weiteres Gegengewicht zu bieten.

Die Erwerbung der Insel Singapore geschah im Jahre 1819, indem diese Insel dem Sultan von Johore abgekauft wurde; und wenn Singapore von den drei Haupttheilen der *Straits Settlements* Penang, Malacca und Singapore die jüngste Erwerbung ist, so hat doch diese junge Schöpfung englischer Thatkraft jetzt sowohl das früher so bedeutende Penang, als das schon seit längerer Zeit nur mehr historisch interessante Malacca in allem beiweitem überflügelt.

Nebst den eben genannten Theilen der Colonie gehören noch zu den *Straits Settlements*: die am Festlande der Malacca-Halbinsel, Penang gegenüber, gelegene Provinz Wellesley, dann weiter südlich, ebenfalls am Festlande der malayischen Halbinsel, ein schmaler Küstenstrich, die sogenannten Dindings; und endlich die vollständig bedeutungslosen, von den *Straits Settlements* östlich weit entfernten und zu denselben nur nominell eingetheilten Cocos- oder Keelings-Inseln.

Die in und an der Malacca-Straße zerstreut liegenden Theile der *Straits Settlements* bilden gewissermaßen die Eck- oder Grundsteine, in welche sich der Complex von unabhängigen Staaten auf der malayischen Halbinsel einfügt, die sämmtlich mehr oder minder unter britischem Protectorate oder doch britischem Einflusse stehen, und für welchen Complex, mit Einschluss der *Straits Settlements*, man schon häufig genug dem Collectivnamen „*British Malaya*“ begegnet.

Der gedachte Complex besteht aus folgenden Staaten:

Protectorate:

Perak, zwischen Quedah und Selangor, 5° 10′ bis 3° 45′ n. Breite, mit etwa 90 Meilen (englisch) Küstenlinie, an 8000 Quadratmeilen (engl.) Flächeninhalt und nahe an 100.000 Einwohner (1883).

Selangor mit Klang, zwischen Perak und Sungei Ujong, gegen welch letzteren Staat die Grenze im Jahre 1877 festgesetzt wurde. Von 3° 45′ bis 2° 40′ n. reichend, etwas größerer Küstenlinie als Perak, 5000 Quadratmeilen und etwa 50.000 Einwohner.

Sungei Ujong, mit 500 Quadratmeilen und 14.000 Einwohner.

Perak umschließt vollständig die landwärtigen Grenzen von der Colonialprovinz Wellesley und von den Dindings; Sungei Ujong grenzt im Süden an das Territorium von Malacca.

In einem lockereren Schutzverbande als die vorgenannten Staaten stehen die fünf, um das Territorium von Malacca gruppirten Staaten: Jelehu, Sri Menanti oder Hulu Moar, Jempol, Remban, Johol mit Jelei oder Inas. Diese fünf Binnenstaaten ohne Seeküste, waren früher bekannt als die „Neun Staaten“ oder Negri Sembilan, indem sie mit dem jetzt unter die directen Protectorate zählenden Sungei Ujong mit Klang (welches jetzt zu Selangor gehört), Naning, jetzt zum Territorium von Malacca gehörend, und Segamat oder Moar föderativ verbunden waren.

Der letztgenannte Staat gehört jetzt als Theil zu jenem malayischen Sultanate, welches sich bezüglich des Schutzverhältnisses zu England die relativ größte Unabhängigkeit bewahrt hat, nämlich zum Sultanate von Johore, welches den südlichsten Theil der Halbinsel von Malacca erfüllt (8000 Quadratmeilen, 100.000 Einwohner).

An der Ostseite der Halbinsel, zwischen 4° 35′ und 2° 40′, mit 120 Meilen Seeküste, 10.000 Quadratmeilen, aber nur 50.000 Einwohnern, finden wir endlich noch Padang.

Die malayische Halbinsel ist nicht dicht bevölkert; die unter englischem Protectorate stehenden Staaten, und Johore, wo unter allen den noch mehr oder minder unabhängigen Staaten die günstigsten Verhältnisse vorwalten, haben kaum 13 Einwohner auf der englischen Quadratmeile; die übrigen Staaten kaum 8 Einwohner auf der Quadratmeile.

Auch ist die Bevölkerung keineswegs eine homogene, sondern die Angehörigen eingewanderter Stämme überwiegen an Zahl schon die Eingebornen. A. M. Skinner, einer der besten Kenner der malayischen Halbinsel, gibt für den „englischen Theil“ der Halbinsel von Malacca, also für die Bevölkerung der *Straits Settlements* und der eben früher aufgezählten Staaten folgende Vertheilungszahlen an:

| | |
|---|---|
| Malayen | 350.000 |
| Angehörige wilder Stämme | 10.000 |
| Chinesen | 300.000 |
| Indier | 40.000 |
| Verschiedene (besonders in der Colonie) | 100.000 |

In der Colonie gab der Census vom Jahre 1881 das überraschende Resultat, dass 174.327 Chinesen und nur um einen einzigen Malayen weniger, sich gegenüberstanden; in dem nicht colonialen Theile mögen (1881) wohl die

Malayen die Mehrzahl der Bevölkerung gebildet haben; aber die stets zunehmende chinesische Einwanderung dürfte bis heute den Chinesen hier und dort schon ein ziemlich bedeutendes Übergewicht verschafft haben.

Es ist nun allerdings weder die Bevölkerung, noch sind es die unmittelbaren natürlichen Producte der südlichen malayischen Halbinsel, welche die englischen Bestrebungen, hier Fuß zu fassen, hervorgerufen haben. Die geographische Lage der Halbinsel war das einzig Maßgebende; und wenn, wie wir früher angedeutet haben, man die Gründung der *Straits Settlements* als eine Folge des Wetthewerbs und des Ringens zwischen England und Holland ansehen durfte, so ist in der Gegenwart sicherlich die Position Englands an der Malacca- und Singapore-Straße noch eine viel wichtigere und bedeutungsvollere geworden, seit durch die Eröffnung Chinas und Japans der ostasiatische Markt Dimensionen angenommen hat, welche in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts auch die kühnste Phantasie sich nicht hätte erträumen dürfen. Dazu kommt noch, dass einerseits die Durchstechung des Canals von Suez, andererseits die Fortschritte der maritimen Technik uns diesen Markt sozusagen in ungeahnte Nähe gerückt haben; und Singapore liegt an der vielbefahrenen Handelsstraße zu diesem Markte. Der speciellen geographischen Lage, welche innerhalb der Colonie der *Straits Settlements* Singapore einnimmt, verdankt dieser Ort seinen raschen Aufschwung und seine noch stets wachsende Bedeutung. Dem Emporium Singapore dürfen wir auch hier, unter den Orten der *Straits Settlements*, welche in den Kreis unserer Besprechung fallen, den gebürenden Vortritt nicht verweigern. —

Die Insel Singapore — Singhapura, d. i. Stadt der Löwen — erstreckt sich in der Richtung O z N — W z S über eine Länge von 22 Seemeilen; ihre Breite in der Meridianrichtung beträgt $12^1/_2$ Seemeilen. Sie bedeckt 206 englische Quadratmeilen, d. i. etwa um ein Viertel mehr als die Insel Whigt, welche von den Engländern gerne zum Größenvergleiche herangezogen wird. Die Insel stellt sich als ein losgerissenes Stück von der Südspitze der malayischen Halbinsel dar; von gänzlich gleichem Charakter wie dieser südlichste Ausläufer des asiatischen Festlandes, ist sie von demselben durch einen schmalen, nach Norden zu gebogenen Canal getrennt. Dieser Canal hat heutzutage wohl gar keine Bedeutung mehr für die Schiffahrt, da die Stadt Singapore und deren Rhede sich an der Südseite der Insel befinden; aber in früheren Zeiten war dieser Canal die von den Schiffern beliebte Straße zwischen dem Westen und Osten. Gegenwärtig führt der Weg auch für solche nach Ostasien bestimmte oder von dort kommende Schiffe, welche in Singapore selbst keinen Aufenthalt zu nehmen beabsichtigen — übrigens ein recht seltener Fall — im Süden der Insel vorbei, wo der Schiffahrt vorzüglich ausgelothete, gut betonnte und ausgiebig beleuchtete Canäle zur Verfügung stehen, während der nördliche Canal, die Tambroh-Straße, sich dieser Vorzüge nicht erfreut, und auch noch der Umstand in Betracht kommt, dass die westliche Partie dieses Canals gegen frühere Zeiten wesentlich an Wassertiefe verloren hat.

Zur Insel Singapore werden alle jene kleinen Eilande gerechnet, welche nicht mehr als 10 Seemeilen von der Uferlinie der Hauptinsel entfernt sind; das Areal Singapores erhöht sich durch Hinzurechnung dieser Eilande, 57 an der Zahl, auf 223 englische Quadratmeilen.

Der Anblick, welchen die Insel Singapore bietet, ist infolge der reichen Vegetation, welche ihre Oberfläche bedeckt, jener eines ununterbrochenen Waldes, der sich auf dem sanft welligen Terrain der Insel ausbreitet. Die größte Bodenerhebung im Innern der Insel erreicht der Bukit Timah mit 519′ (engl.). Diesem zunächst steht der Blankan Mati oder Bukil Serapong, auf einem Eilande im Süden der Insel (welches Eiland den neuen Hafen nach Süden hin deckt), mit 301′ Höhe. Der *Government Hill*, auf welchem sich das Fort Canning erhebt, erreicht nur eine Höhe von 156′, *Pearls Hill* 170′ u. s. w.

Wie schon erwähnt, erhebt sich die Stadt Singapore an dem Südufer der Insel, und zwar an der Ostseite eines halbinselartigen, nach Süden heraustretenden Vorsprunges, welchen die Küstenlinie der Insel etwa in der Mitte ihrer Längenausdehnung zeigt. Nach Süden und SO der Stadt dehnt sich die Rhede von Singapore aus. Diese Rhede ist eine offene, in natürlicher Weise nur nach Westen durch die Insel Blankan Mati und die anderen, den neuen Hafen bildenden Eilande, und nach Norden und NO durch die Insel Singapore selbst begrenzt [1]).

Gegen Osten von der Rhede erstreckt sich die Straße von Singapore, welche im Süden von den Inseln Bintang, Battang und Boelang begrenzt wird; zwischen den beiden erstgenannten Inseln führt der Eingang der Rhio-Straße nach Süden.

Die beinahe gänzlich offene und ungeschützte Lage der Rhede von Singapore wird durch günstige meteorologische Verhältnisse aufgewogen; ernstlichere Gefährdungen der auf der Rhede liegenden Schiffe durch Stürme, Behinderungen des Verkehres mit dem Lande, wie sie an ähnlich gelegenen Rheden während des Waltens des einen oder des anderen Monsuns durch lange Zeit hindurch vorkommen, sind hier unbekannt. Man konnte deshalb die Stadt Singapore unbedenklich an der Stelle erbauen, an welcher sie sich befindet, denn zur Zeit als dies geschah, war es von geringem Belange, dass die offene — aber sichere — Rhede auch zugleich eine ziemlich seichte Rhede ist, auf welcher Schiffe von nur einigermaßen größerem Tiefgange gezwungen sind, in ziemlich beträchtlicher Entfernung vom Lande zu ankern. — In der Neuzeit, in welcher nicht allein immer größere und größere Schiffe zur Verwendung kommen, sondern auch die Dampfschiffahrt immer mehr die Oberhand gewinnt, welche viel mehr als die Segelschiffahrt mit der möglichsten Zeitersparnis rechnen muss, wurde die Unbequemlichkeit und das Zeitraubende des Verkehrs zwischen der Stadt und den in großer Entfernung zu ankern gezwungenen Schiffen in lästiger Weise fühlbar. Dieser Umstand hat zur Errichtung eines eigenen, vornehmlich dem Dampferverkehre dienenden neuen Hafens von Singapore geführt.

---

[1]) Gesetzlich ist der Bereich des Hafens von Singapore genau begrenzt, u. zw. wie folgt: Beginnend von einem Obelisk auf *Tanjong Catong* (im NO der Rhede, auf der Insel Singapore) in gerader Linie zu dem Obelisken auf *Peak Island*; von hier längs der nördlichen Uferlinie dieses Eilandes zu dessen nordwestlichstem Vorsprunge; dann in gerader Linie zum südlichsten Punkte von *Blankan Mati*, längs der östlichen und nördlichen Uferlinie dieser Insel zu deren nordwestlichstem Punkte; von hier in gerader Linie zu einem Grenzzeichen auf *Batu Berlayer* (Lots Weib) auf der Insel Singapore; endlich längs der Südküste dieser Insel bis zu dem oben erwähnten Obelisken auf Tanjong Catong, die Mündungen der Flüsse bis und Canäle zu genau örtlich bezeichnenden Punkten einschließend.

Dieser neue Hafen, welcher keinen eigenen Namen erhielt, sondern stets nur einfach *New Harbour*, der „Neue Hafen“, benannt wird, ist nichts anderes als der gut geschützte, genügend tiefe, enge Canal zwischen dem südlichsten Vorsprunge der Insel Singapore und der Insel ***Blankan Mati.*** Dieser Canal war schon zu den Zeiten des Beginnes europäischer Schiffahrt in diesen Gewässern, von den portugiesischen Lotsen gerne zum Einlaufen aus der Malacca- in die Singapore-Straße benutzt worden; die entfernte, gut markirte Pedra Branca, der „Weiße Stein“, am Ostende des Singapore-Canals (auf welchem Felsen sich gegenwärtig das prächtige Horshourgh-Leuchtfeuer erheht), ist durch den New-Harbour-Canal hindurch sichtbar, und wurde als Leitmarke für die Ein- und Durchfahrt benützt [1]).

*New-Harbour* ist gegen 3 (engl.) Meilen lang, erstreckt sich von West nach Ost und ist stellenweise kaum $1^1/_2$ Kabel breit. Die westliche Einfahrt hat kaum die Breite von 1 Kabel.

Als natürlicher Ankerplatz nun würde dieser enge Canal allerdings keine günstigen Eigenschaften bieten; unverlässliche Beschaffenheit des Ankergrundes, unregelmäßige, oft bis 4 Meilen betragende Strömungen, Mangel an genügendem Schweiraume finden sich hier vereinigt. Aber die menschliche Hand hat mächtig eingegriffen und aus dem neuen Hafen von Singapore einen bequemen und sicheren Anlegeplatz auch für die größten Schiffe gemacht. — „Der neue Hafen“, schreibt Fregattenkapitän v. Spetzler, „bietet alle Vortheile eines gut geschützten Ankerplatzes mit allen Einrichtungen für Vertäuung der Schiffe an den geräumigen Quais, Einrichtungen für das Laden und Löschen, für Reparaturen, Dockungen u. s. w. Das Anlegen der Schiffe ist überall längs der Uferbauten möglich. Es bestehen 5 Docke; die *Patent Slip and Dock Company* hat hier ausgedehnte Kohlendepots; sowohl die Docks als die Kohlendepots stehen auch für Kriegsschiffe zur Verfügung. Die ***P. a. O. Comp.*** hat hier ihre eigenen Ankerplätze und Dämme, ein eigenes kleines Arsenal und bedeutende Kohlendepots. Mehrere schmalspurige Schleppbahnen ziehen sich längs der Ufer und verbinden die Anlegedämme mit den technischen Etablissements und mit den Magazinen. Eine Dampftramway verbindet den neuen Hafen mit der Stadt Singapore. Trinkwasser wird den Schiffen durch eine eigene Unternehmung an Bord geliefert. Die Hafenpolizei wird von Untergebenen des Hafenmeisters von Singapore in vorzüglicher Weise gehandhabt“.

Die offene Rhede, welche von Schiffen als Ankerplatz gewählt wird, die längere Zeit hier zu verweilen haben, oder von Fahrzeugen, welche mittelst der reichlich vorhandenen Lichterboote zu laden oder zu löschen haben, bietet bezüglich des Anlaufens keine Schwierigkeiten; die Angaben der Karte und des Segelhandbuches bieten die vollkommen ausreichenden Behelfe zur Orientirung. Für tiefer gehende Kriegsschiffe ist ein eigener Platz auf der Rhede bestimmt und durch eine roth bemalte, eiserne Kegelboje bezeichnet. Diese Boye trägt einen Stock mit einer Scheibe, welche die Aufschrift trägt: „*Anchorage for Men of War*“; sie liegt in der Peilung SO $^1/_2$ O von dem

[1]) John Hughen van Linschotens „*Discourse of Voyages of the Portingales into the East Indies*“, geschrieben wahrscheinlich zu Beginn des 16. Jahrhunderts, erwähnt obiges, und gibt Anleitungen zum Befahren der Straßen und Canäle um Singapore, die heute noch als mustergiltig bezeichnet werden können. (Vergl.: Findlay, Directory for the navigation of the Indian Archipelago etc. London 1889, p. 268.)

am Lande sichtbaren Obelisken (Obelisk in Deckung mit der Mittellinie des *Dalhousie Pier*). Man hat hier 10 Faden Wassertiefe, und ist 15·8 Kabel vom Obelisk entfernt.

Für die Boote der Schiffe, welche auf der Rhede liegen, stehen mehrere gute Anlegeplätze zur Verfügung. Sie befinden sich an dem Almeida-, dem Johnstons- und dem Dalhousie-Damme. An letzterem Damme können aber bei niedrigem Wasserstande nur die landesüblichen flachen Boote gut anlegen. Große Boote können an dem gemauerten Quai auf dem rechten Ufer des Singapore-Flusses stets gute Anlegestellen finden.

Der eben erwähnte Fluss theilt die Stadt Singapore in zwei Hälften. Auf dem rechten Ufer des Flusses drängt sich der chinesische Theil der Stadt zusammen; auf dem linken Ufer breiten sich die baulichen und sonstigen Anlagen aus, aus denen der europäische Stadttheil besteht. Beide Stadttheile bedecken ein Terrain von nahezu vollkommen ebener Gestaltung, welches sich etwa vier Seemeilen längs des Strandes hin erstreckt, an Breite zwischen einer halben und drei Viertel Meilen variirend. Doch liegen zahlreiche, villenartig angelegte Behausungen der Europäer, und auch solche von reichen Chinesen, weiter landeinwärts, wo das Terrain eine wellenförmige Gestaltung annimmt, und überall mit schöner, reicher Vegetation bedeckt ist. Gut erhaltene, reichlich beschattete Straßen und Wege führen aus der eigentlichen Stadt in deren Umgebung.

Die chinesische, rechtsseitig vom Flusse gelegene Stadthälfte wird häufig als die eigentliche Handelsstadt von Singapore bezeichnet. Dieser Stadttheil zeigt im ganzen und einzelnen das charakteristische Gepräge einer chinesischen Stadt: kleine und unregelmäßige Gebäude, enge Straßen, viel Schmutz, stetes Gedränge und landesübliche Verkehrshindernisse aller Art[1]). Der europäische Stadttheil weist allerdings eine regelmäßigere und luftigere Anlage auf; die Straßen sind breit und gut gebaut, aber sowohl dem äußeren Anblicke nach, als bezüglich der auf Reinlichkeit und Hygiene abzielenden baulichen Einrichtungen kann Singapore den Vergleich z. B. mit den europäischen Theilen von Hongkong oder selbst von Shanghai — in welch letzterem Orte die natürlichen Verhältnisse ähnlicher sind als in ersterem — nicht anders als zu seinem Nachtheile aushalten. Wir finden in einem englischen Werke von officieller Färbung die Bemerkung: *„The town streets are, as regards architectural matters, drains, and gutters, no great credit to the Municipality which has them in charge; filth and obstructions of all sorts distinguish the native portion of the town, while as compared with nearly every Eastern city in European hands, the buildings of the business quarters are singularly shabby and mediocre.“*

Als Ausnahmen werden das Gouvernementsgebäude und das Stadthaus, dann ein schönes Clubgebäude hervorgehoben; Fregattenkapitän v. Spetzler rühmt auch den palastartigen Bau des Postamtes, des Hafenamtes und eines großen Bankgebäudes. Eine kleine protestantische Kathedrale zählt ebenfalls unter die schönsten Bauwerke von Singapore; außer diesem Gotteshause gibt

[1]) Vergl. Leopold v. Jedinas interessantes Werk: „An Asiens Küsten und Fürstenhöfen“, wo erzählt wird, dass ein Versuch der Ortspolizei, durch Beschränkung des auf den Gehwegen der Straßen etablirten Kleinhandels das Haupthindernis des Straßenverkehrs zu beseitigen, beinahe zu einem Aufstande geführt hätte.

es hier eine presbyterianische Kirche, mehrere katholische Kapellen von ansehnlicheren Dimensionen, und im chinesischen Stadttheile zahlreiche, aber durchwegs unansehnliche Tempel. Ein vorzüglich gehaltener botanischer Garten zählt zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt; ebenso die Raffles-Bibliothek, welche mit einer Schule verbunden ist. Mehrere andere Schulen werden von der Regierung oder von geistlichen Corporationen erhalten; ein katholisches Frauenkloster nimmt Mädchen zur Erziehung und zum Unterrichte auf.

Für die Bedürfnisse von Reisenden sorgen drei gute Hotels: das Hotel de l'Europe, Emmerson, und das Hotel de la Paix. —

Der Charakter Singapores als einer großen, stets noch an Bedeutung zunehmenden Handelsstadt, und als ein hochwichtiges Centrum des Verkehrs, äußert sich in einem sehr lebhaften Getriebe in Stadt und Hafen; selbstverständlich fehlt es auch hier an keiner der öffentlichen und privaten Anstalten und Einrichtungen, welche dem Handel und Verkehr dienstbar zu sein haben.

Alle Seemächte und Handelsstaaten sind durch Consulate vertreten; es besteht hier eine Handelskammer und eine Börse. An Docks und technischen Etablissements für die Bedürfnisse der Schiffahrt ist kein Mangel. Außer den Maschinenfabriken der *Tanjong Pagar Company* und jener der *New Dock Company* gibt es noch mehrere solche Etablissements, von welchen Fregattenkapitän v. Spetzler jene der Firma Campbell Heard & Co. als die erwähnenswerteste bezeichnet. Dieselbe ist reichlich mit allen nöthigen Arbeitsmaschinen versehen, verfügt über eine Gießerei auf 10 *t* Guss, eine Kesselschmiede und eine Dampfhammerschmiede.

Die Docks verdienen unsere besondere Aufmerksamkeit. Über dieselben hat Linienschiffskapitän Müller, welcher dieser Art von Etablissements überall besondere Beachtung zutheil werden ließ, im wesentlichen das Nachstehende berichtet:

In den Etablissements der *New Harbour Dock Company* werden alle Gattungen von Reparaturen an Schiffen und Maschinen unter der Aufsicht europäischer Ingenieure und Schiffbauer auf die beste Art und Weise ausgeführt.

Die Gesellschaft besitzt die folgenden Docks: Trockendock Nr. I von 415′ Länge, 14—15$^1/_2$′ Tiefe und Eingangsbreite von 42′; Trockendock Nr. II von 459′ Länge, 19—20′ Tiefe, Eingangsbreite von 62′.

Die Maschinenwerkstätte, Eisen- und Metallgießerei, Kesselschmiede und Zimmermannswerkstätten sind mit allen erforderlichen Hilfsmitteln und Maschinen ausgerüstet, um Reparaturen an Eisen- oder Holzschiffen schnell und zufriedenstellend ausführen zu können. Es ist stets ein großer Vorrath an den für die Arbeiten nöthigen Materialien vorhanden.

Die Gesellschaft besitzt große, gemauerte und mit Ziegeln eingedeckte Lagerhäuser, und ebensolche Kohlendepots. Auch verfügt die Gesellschaft über ausreichende Quai-Geräthschaften zum schnellen Löschen und Laden, zum Kohleneinschiffen, zum Ausheben oder Einsetzen von Masten, Kesseln und ähnlichen schweren Bestandtheilen.

Die Etablissements der anderen großen Dockgesellschaft Singapores werden die Tanjong-Pagar-Docks, nach dem einheimischen Namen des neuen Hafens, genannt. Die Landungsquais, welche dieser Gesellschaft gehören, haben eine Ausdehnung von 1$^1/_4$ Meilen, und werden durch die Docks in drei Theile getheilt.

Der *West Wharf*, über eine Meile lang, bietet den anlegenden Schiffen 25—35' Wassertiefe bei niedrigster Ebbe; er ist sehr stark und fest gebaut, und mit dem Lande durch zahlreiche Brücken verbunden. 20—30 Schiffe können dort zu gleicher Zeit zum Laden oder Löschen vertäut werden.

Der *Sheers Wharf* ist 340' lang, bei einer Wassertiefe von 26'. Hier sind mächtige Dampfkrahne zum Ein- und Aussetzen von Kesseln, Masten u. s. w. installirt. Diese Dampfkrahne stehen mit den bezüglichen Werkstätten durch Schienenwege in Verbindung.

Der *East Wharf* ist 500' lang. Er ist hauptsächlich für das Anlegen von Schiffen bestimmt, welche Reparaturen vorzunehmen haben, oder auf die Dockung warten müssen. An der Außenseite dieses Quaitheiles findet man 25' Wassertiefe; aber auch an der inneren, dem Lande zugekehrten Seite beträgt die Wassertiefe noch 16' bei tiefster Ebbe, so dass auch diese Seite, wenn auch nur von kleineren Schiffen, als dauernder Anlegeplatz benützt werden kann.

Die nautischen Verhältnisse der Anlegeplätze an diesen drei Quais sind sehr günstige; der erhebliche Seegang, welcher auf der Rhede häufig, besonders während des NO-Monsuns, herrscht, wird hier gar nicht gefühlt.

Lagerhäuser stehen zum Unterbringen der Ladungen zur Verfügung. Die ganze Manipulation auf den Quais erfolgt unter Aufsicht und Verantwortung des von der Dockgesellschaft eingesetzten Quai-Meisters; doch stehen auch eigene Lagerhäuser zur Verfügung, welche auf Verlangen an Schiffe zur Benützung überlassen werden, ohne dass die Dockgesellschaft irgend welche Haftung für etwaigen Verlust an Waren oder gegen Feuersgefahr übernimmt. Für besonders wertvolle Colli, dann für Bargeldsendungen, falls solche in den Lagerhäusern deponirt werden, überlässt jedoch die Dockgesellschaft in der Regel dies Risico den Deponenten. Explosible oder besonders feuergefährliche Waren werden zur Depositirung in den Lagerhäusern nicht angenommen.

Die Dockgesellschaft übernimmt auch die Überführung der hier gelandeten Güter nach der Stadt. Hiefür besteht ein eigener Tarif. Bei außergewöhnlich schweren Lasten ist ein specielles Übereinkommen zu treffen.

Die Kohlendepots sind aus starkem Mauerwerke ausgeführt und mit gewelltem Blech eingedeckt. Sie befinden sich in nächster Nähe der Quais, fassen gegen 20.000 *t*, und sind mit allen Hilfsmitteln zu schneller Bewerkstelligung des Einschiffens versehen.

Von den Docks ist der Victoria-Dock durchwegs aus Granit gebaut, und besitzt über den Kielklötzen eine Länge von 450'; seine Breite beträgt beim Eingange 65', die Tiefe beim Dockthore 20' bei gewöhnlichem Hochwasserstande.

Östlich vom Victoria-Dock, 275' von diesem entfernt, liegt der Albert-Dock. Derselbe ist 475' lang, beim Eingange 65' breit und hat bei gewöhnlichem Hochwasser 21' Tiefe an der Keble.

Beide Docks sind mit mächtigen Centrifugalpumpen versehen, und können in der Zeit von drei Stunden ausgepumpt werden.

Die Maschinenwerkstätten der Tanjong Pagar Co. zählen zu den am besten ausgestatteten derlei Etablissements in Ostasien. Sie besitzen Drehbänke, Blechscheren, Bohr-, Stoß-, Loch-, Hobel-, Schraubenschneide- und Fräsmaschinen, sämmtlich nach den neuesten Methoden hergestellt; außerdem besteht hier noch eine Schmiedewerkstätte und eine Gießerei.

Die früher erwähnten Krahne sind in sehr zweckmäßiger Weise zwischen den beiden Trockendocks und in der Nähe der Maschinenwerkstätten installirt. Sie sind auf 40 *t* Tragfähigkeit geprüft und werden mit Dampf betrieben. Ein Patent-Indicator an den Krahnen zeigt während der Arbeit stets das Gewicht der gehobenen Lasten an.

Das Etablissement ist stets mit ausreichenden Vorräthen an Eisen, Stahl, Kupfer, Messing, an Schiffsausrüstungsgegenständen, Kesselgarnituren, Rohren u. s. w. versehen, und hält auch stets viel gut abgelagertes Zimmer- und Werkholz am Lager.

Den beiden Dockgesellschaften stehen zwei Schleppschiffe, nämlich der kräftige eiserne Radschlepper BANGKOK und das Schraubenschleppboot SUNDA zur Verfügung, um Schiffe von der Rhede zu den Docks oder umgekehrt jederzeit schleppen zu können.

So wie durch die eben besprochenen Etablissements dafür gesorgt ist, dass in Singapore jedes Schiff in kürzester Frist alle nothwendigen Reparaturen an Körper, Maschine und Takelage ausführen lassen kann, so bietet auch der Platz alle Gelegenheit, die Schiffsausrüstung zu ergänzen. Es sind zahlreiche Firmen von *Ship Chandlers* am Platze thätig, deren Magazine stets über reiche Vorräthe verfügen. Als die empfehlenswertesten dieser Firmen nennt Fregattenkapitän v. Spetzler: Mc. Alister u. Co., Hartwig u. Co. und Drummond Gaggino u. Co.

Alle Artikel für Schiffsausrüstung und Verproviantirung sind auf dem stets gut versorgten Markte in bester Qualität zu haben. Wasser wird, wie schon bemerkt, den Schiffen an Bord gestellt, und zwar zum Durchschnittspreise von 80 cts. für 1000 Gallonen.

Das gesetzliche Zahlungsmittel ist der Dollar; der von der Münze zu Hongkong ausgeprägte Dollar von durchschnittlich 417·97 *grains* Gewicht gilt als die Vergleichseinheit, indem Silberdollars anderer Provenienz, um von der Colonialregierung zu gleichwertigem Umlaufe zugelassen werden zu können, den gleichen Feinsilbergehalt besitzen müssen, wie der Hongkong-Dollar, und die Minimalgrenze von 415 *grains* Troygewicht nicht unterschreiten dürfen. Am meisten sind mexikanische, peruanische, Bolivia-Dollars, dann japanische Dollars (*yens*) und nordamerikanische Handelsdollars nebst den Hongkong-Dollars im Umlaufe.

Neben den englischen Maßen und Gewichten sind auch noch die folgenden in gesetzlich geregeltem Gebrauche:

Handelsgewicht:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 16 *Tahil* | = 1 *Catty* | = | $1^1/_3$ Pfd. | *avoir du poids* |
| 100 *Catty* | = 1 *Pikul* | = | $133^1/_3$ | „ |
| 3 *Pikul* | = 1 *Bhara* | = | 400 | „ |
| 40 *Pikul* | = 1 *Koyan* | = | $5·333^1/_3$ | „ |

Hohlmaße:

| | |
|---|---|
| 4 *Pau* | = 1 *Chupak* |
| 4 *Chupak* | = 1 *Gantang* |
| 10 *Gantang* | = 1 *Para* |
| 16 *Gantang* | = 1 *Nalih* |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10 *Nalih* | = | 1 | *Kencha* |
| 5 *Kencha* | = | 1 | *Koyan* |
| 800 *Gantang* | = | 1 | *Koyan* |

Sonderbarerweise ist die Einheit, welche diesen Relationen zugrunde liegt, nämlich der Chupak, eine verschiedene in den einzelnen Gebieten der *Straits Settlements*. Auf das Gewicht von destillirtem Wasser reducirt, entspricht nämlich der *Chupak*:

| | | |
|---|---|---|
| in Singapore | 32 | Unzen *a. d. p.* |
| in Penang (und Wellesley) | 39·188 | „ „ „ „ |
| in Malacca | 36 | „ „ „ „ |

(Zur Vergleichung mag dienen, dass das englische Quart 40, das Liter 35·216 Unzen *a. d. p.* Gewicht destillirten Wassers entspricht.)

Längenmaße:

Der englische *Yard* (in der Aussprache zu *Yela* corrumpirt) gilt allgemein als die Grundlage des Längenmaßes; doch haben die Eingebornen folgende Bezeichnungen und Relationen angenommen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4 *Plempap* | = | 1 *Jengkal* | = | 9 | Zoll |
| 2 *Jengkal* | = | 1 *Hasta* | = | 18 | „ |
| 4 *Hasta* | = | 1 *Depa* | = | 72 | „ |
| 2 *Depa* | = | 1 *Jemba* | = | 144 | „ |
| 20 *Jemba* | = | 1 *Orlong* | = | 2·880 | „ |

(Die ursprüngliche Bedeutung des Wortes *Jengkal* war die Länge einer Spanne; ebenso entsprach die *Hasta* der Länge eines Vorderarmes, und die *Depa* der von den ausgestreckten Vorderarmen umfassten Längenausdehnung.)

Ähnliche Usancen bestehen bei den Flächenmaßen. Hier bedeuten:

1 Quadrat-*Jemba:* 144 Quadratfuß;
400 „ gehen 1 Quadrat-*Orlong* oder nahe $1^1/_3$ *acre*;
1 *Lelong*: 2400 Quadratfuß;
24 *Lelong:* 1 Quadrat-*Orlong*, zwischen $1^1/_3$ und $1^1/_2$ *acres*.

Das Nebeneinanderbestehen verschiedener Maß- und Gewichtssysteme schafft in Singapore die gleichen Erschwernisse für die Handelswelt, wie in den übrigen Handelshäfen des fernen Ostens. Ebenso hat die gesetzliche Silberwährung durch die Rückwirkungen, welche die schwankenden und zu Ungunsten des Silbers fallenden Relationen desselben zum Golde auf alle commerziellen Transactionen mit den Handelsstaaten ausübt, in welchen Goldwährung besteht, hier die ähnlichen Folgen, wie sie in anderen Abschnitten dieses Werkes schon öfters besprochen worden sind. Immerhin vermögen solche Umstände nicht, sosehr sie die Thätigkeit des einzelnen Kaufmannes auch erschweren mögen, der durch die günstige Lage Singapores bedingten, stets wachsenden Bedeutung dieses Platzes ernstlichen Abbruch zu thun.

Diese zunehmende Bedeutung von Singapore als Handelsplatz wird am besten durch Zahlen illustrirt, welche die Werte der zur Einfuhr und zur Ausfuhr gelangenden Handelsgüter darstellen. Wir wollen demnach auch nicht unterlassen, die nachstehenden Vergleichszahlen, welche wir aus officiellen Publicationen zusammenstellen, für sich sprechen zu lassen, obwohl bemerkt werden muss, dass die Eigenschaft Singapores (sowie aller *Straits Settlements*)

als **Freihafen**, der absoluten Correctheit dieser Zahlen einigen Abbruch thut, da sowohl die eingeführten als die zur Ausfuhr kommenden Waren keinen zollämtlichen Ausschreibungen unterworfen werden.

Die Gesammtwerte der Einfuhren werden angegeben:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1882 | 74,343.978 $ |
| 1883 | 79,175 687 „ |
| 1884 | 79,572.380 „ |
| 1885 | 74,288.990 „ |
| 1886 | 77,277.536 „ |
| 1887 | 92,119.736 „ |
| 1888 | 108,118.271 „ |

Diesen Werten stehen die folgenden Ausfuhrswerte zur Seite:

| Im Jahre: | |
|---|---|
| 1882 | 61,192.458 $ |
| 1883 | 68,174.220 „ |
| 1884 | 65,193.973 „ |
| 1885 | 61,428.238 „ |
| 1886 | 60,578.615 „ |
| 1887 | 75,066.330 „ |
| 1888 | 87,143.305 „ |

Zu der Steigerung der Einfuhrswerte von über 14 Mill. $ (von 1886 auf 1887[1]) bemerkt der für das Blaubuch des Colonialamtes verfasste Jahres-

---

[1]) Wir müssen uns auf den Vergleich der Jahre 1886 und 1887 beschränken, da der letzte uns vorliegende Jahresbericht, nämlich jener über das Jahr 1888, keine Detailvergleiche mit dem Vorjahre (1887) anstellt. Doch wird in diesem Berichte bemerkt, dass zu dieser Steigerung der Gesammtwerte im Jahre 1888 (29,814.954 $) in bemerkenswertem Maße der stets lebhafter werdende Handel mit den **malayischen Schutzstaaten** beigetragen habe. — Aus den umfangreichen Jahresberichten pro 1888 der britischen Residenten in diesen Schutzstaaten mögen die folgenden wenigen Zahlen hier Platz finden, welche auch eine theilweise Orientirung über den stetigen und bedeutenden Fortschritt dieser Staaten seit ihrer Unterstellung unter die britische Schutzherrschaft gestatten.

**Porak.**

Die öffentlichen Einnahmen sind von 226.333 $ 1875 bis auf 2,016.240 $ im Jahre 1888 gestiegen. Die öffentlichen Ausgaben im Jahre 1888 betrugen 1,709.260 $

Einfuhren: im Jahre 1876: 831,375 $; im Jahre 1888: 7,998.364 $

Ausfuhren: „ „ 1876: 739.971 $; „ „ 1888: 11,799.653 $.

Bevölkerung: im Jahre 1879: 55.880 Einwohner; im Jahre 1889: 179.590 Einwohner.

**Selangor.**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einnahmen: | im | Jahre | 1876: | 193.476 $; | im | Jahre | 1888: | 1,416.895 $. |
| Ausgaben: | „ | „ | 1876: | ? | „ | „ | 1888: | 1,055.373 „ |
| Einfuhren: | „ | „ | 1882: | 1,188.417 $; | „ | „ | 1888: | 8,207.106 „ |
| Ausfuhren: | „ | „ | 1882: | 1,707.351 „; | „ | „ | 1888: | 6,779.357 „ |
| Bevölkerung: | „ | „ | 1887 (approximativ): 97.106 Einwohner. | | | | | |

**Sungei Ujong.**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Einnahmen: | im | Jahre | 1876: | 94.478 $; | im | Jahre | 1888: | 155.951 $ |
| Ausgaben: | „ | „ | 1876: | ? | „ | „ | 1888: | 162.482 „ |
| Einfuhren: | „ | „ | 1876: | ? | „ | „ | 1888: | 1,121.923 „ |
| Ausfuhren: | „ | „ | 1876: | ? | „ | „ | 1888: | 1,205.100 „ |

bericht, dass die Einfuhr aus dem europäischen Mutterlande an dieser Steigerungssumme mit nahe an $3^1/_2$ Millionen participirt. Eine ähnliche Zunahme zeigen die Einfuhren aus den englischen Colonien, namentlich aus Hongkong, und aus Britisch-Indien. Die Einfuhren aus den anderen Gebietstheilen der *Straits Settlements* zeigten eine Zunahme von etwas mehr als einer halben Million Dollars. Der Rest von etwa 7 Millionen vertheilte sich auf Zunahmen der Einfuhren aus fremden Ländern, und zwar in nachfolgender Rangsordnung: Japan, Niederländisch-Indien, Johore und die Schutzstaaten auf der malayischen Halbinsel.

Bei den Ausfuhren zeigt sich im gleichen Jahre eine Zunahme von über 5 Millionen im Exporte nach Großbritannien, hingegen eine Abnahme von 1,728.000 in jenem nach britischen Colonien und Dependenzen. Bedeutende Zunahmen zeigten die Ausfuhren nach Siam, Niederländisch-Indien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und nach Deutschland. Eine besondere Zunahme — um $8^1/_4$ Millionen Dollars — erfuhr im Jahre 1887 die Ausfuhr an Zinn.

Singapore participirt etwa zu zwei Drittheilen an dem Handelsumsatze, welcher in der ganzen Colonie der *Straits Settlements* stattfindet.

Über den Gesammtwert der Ein- und Ausfuhren in dieser Colonie gibt die „*Colonial office List*“ die folgenden Zahlenangaben:

Einfuhrswerte:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1878 | 70,915.617 $ |
| 1879 | 79,814.833 „ |
| 1880 | 83,718.103 „ |
| 1881 | 94,859.648 „ |
| 1882 | 101,526.327 „ |
| 1883 | 115,456.776 „ |
| 1884 | 113,882.587 „ |
| 1885 | 110,356.796 „ |
| 1886 | 121,544.218 „ |
| 1887 | 142,322.920 „ |
| 1888 | 159,270.650 „ |

Ausfuhrswerte:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1878 | 65,648.000 $ |
| 1879 | 74,625.270 „ |
| 1880 | 78,051.739 „ |
| 1881 | 77,925.962 „ |
| 1882 | 91,594.672 „ |
| 1883 | 106,344.941 „ |
| 1884 | 104,226.117 „ |
| 1885 | 100,513.222 „ |
| 1886 | 104,122.274 „ |
| 1887 | 121,341.211 „ |
| 1888 | 134,208.435 „ |

Von Interesse ist auch die Vertheilung dieser Gesammtwerte, welche von der „*C. O. L.*“, wie folgt, angegeben wird.

Einfuhren aus:

| Im Jahre | Großbritannien | Engl. Colonien | Anderen Ländern |
|---|---|---|---|
| 1878 | 16,904,281 | 27,927.004 | 26,094.332 $ |
| 1879 | 16,118.063 | 30,191.588 | 33,505.182 „ |
| 1880 | 19,147.443 | 32,497.981 | 32,072.679 „ |
| 1881 | 20,461.017 | 34 915.684 | 39,482.947 „ |
| 1882 | 22,197,965 | 37,602.199 | 41,726.163 „ |
| 1883 | 26,010,115 | 46,137.457 | 43,309,204 „ |
| 1884 | 23,904.678 | 43,622.954 | 46,354.955 „ |
| 1885 | 19,965.098 | 43,353.090 | 47,038.613 „ |
| 1886 | 17,638.446 | 51,336.954 | 52,568.818 „ |
| 1887 | 22,105.485 | 61,607.580 | 58,609.856 „ |

Export nach:

| Im Jahre | Großbritannien | Engl. Colonien | Anderen Ländern |
|---|---|---|---|
| 1878 | 10,199.852 | 15,549.279 | 39,898.972 $ |
| 1879 | 10,635.636 | 16,839.240 | 47,150.394 „ |
| 1880 | 11,645,951 | 18,691.610 | 47,714.178 „ |
| 1881 | 14,414.113 | 20,362.368 | 43,149.481 „ |
| 1882 | 16,460,970 | 22,598 809 | 52,534.883 „ |
| 1883 | 21,412.851 | 30,092,710 | 54,839,380 „ |
| 1884 | 21,462.486 | 28,594.194 | 54,169.437 „ |
| 1885 | 20,466.093 | 27,868.382 | 52,178.747 „ |
| 1886 | 20,744.773 | 29,277,391 | 54,100.110 „ |
| 1887 | 26,758,508 | 35,090.017 | 59,491.786 „ |

Es zeigt sich aus diesen Zusammenstellungen, welch weitaus hervorragenden Platz der englische Handel in Singapore einnimmt. —

Von den Bankinstituten, welche in Singapore dem Handel vorzugsweise dienstbar sind, nennt Fregattenkapitän v. Spetzler die folgenden: *Chartered Bank of India, Australia and China*; *Chartered Mercantile Bank of India, London and China*; *Hongkong and Shanghai Banking Corporation*; *New Oriental Bank Corporation.* Außerdem gibt es zahlreiche Agenturen von anderen Banken in Singapore. Ebenso sind viele See- und sonstige Versicherungsgesellschaften hier vertreten.

Unter den Schiffahrtslinien, welche Singapore in regelmäßige Verbindung mit der Außenwelt bringen, stehen die *P. a. O. Comp.*, die *Messageries Maritimes*, der Norddeutsche Lloyd und der Österreichisch-Ungarische Lloyd obenan. Die Fahrten der Schiffe unserer heimischen Schiffahrtsgesellschaft erstrecken sich bekanntlich von Triest über Singapore nach Hongkong, während jene der anderen eben genannten Linien von Hongkong aus noch ihre Fortsetzung nach Shanghai und nach Yokohama finden. Mit Cochinchina ist Singapore durch die Schiffe der *Messageries Maritimes* in Verbindung; mit Australien bestehen Verbindungen über Ceylon sowohl als durch die Torres-Straße mit Schiffen der *British India Company*; nach den Philippinen (Manila) geht alle vierzehn Tage ein spanischer Paketdampfer ab; mit Calcutta und den burmanischen Häfen besteht ein reger Verkehr durch die

Opiumdampfer und die Schiffe der *British India Company.* Mit den Häfen von Niederländisch-Indien wird der Verkehr vornehmlich durch holländische Dampfer unterhalten.

Über die gesammte Schiffahrtsbewegung in Singapore stehen uns leider keine so ausführlichen und übersichtlichen Daten zugehote, wie wir sie rücksichtlich der meisten hisher besprochenen Häfen geben konnten. Wir müssen uns mit folgenden Angaben begnügen, welche immerhin eine gewisse Orientirung gehen.

Im Jahre 1887 liefen um 328 Schiffe europäischer Bauart mehr in Singapore ein, als im Jahre 1886. Die Summe der eingelaufenen Schiffe betrug 3467, welche zusammen einen Tonnengehalt von 2,642.195 *t* darstellten. 3393 Schiffe mit zusammen 2,564.592 *t* liefen im gleichen Jahre von Singapore aus. Es ergibt dies eine Gesammt-Schiffahrtsbewegung (mit Ausschluss der einheimischen kleinen Küstenschiffahrt von 6860 Schiffen mit einem Gesammtgehalte von 5,602.787 *t*. Diese Zahlen erhöhten sich im Jahre 1888 auf 7562 Schiffe mit 5,796.429 *t* Gesammtgehalt. Zehn Jahre früher, nämlich im Jahre 1878, betrugen die analogen Zahlen erst 4333 Schiffe mit 3,120.792 *t* Gesammtgehalt; die Schiffahrt Singapores hat also im Laufe der letzten zehn Jahre um 74% zugenommen.

Zu diesen ansehnlichen, sich stetig steigernden Zahlen muss aher noch der Antheil gerechnet werden, welcher von der einheimischen (Dschunken-) Schiffahrt auf Singapore entfällt. Die bezüglichen Zahlenangahen stehen uns aher nicht gesondert für die einzelnen Seeplätze der *Straits Settlements*, sondern nur cumulativ zur Verfügung, und zwar sind es die folgenden:

Eingelaufen sind Fahrzeuge einheimischer Bauart in den Häfen der *Straits Settlements:*

Im Jahre 1886: 9.744 Fahrzeuge mit 265.914 *t* Gesammtgehalt
" " 1887: 11.453 " " 291.167 *t* "

Ausgelaufen:

Im Jahre 1886: 10.511 Fahrzeuge mit 287.599 *t* Gesammtgehalt
" " 1887: 11.664 " " 302.427 " "

Die Steigerung der Gesammt-Schiffahrtsbewegung in den *Straits Settlements* von 1878 bis 1888 ist durch folgende Zahlen veranschaulicht:

| Im Jahre | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1878 | 5.605.107 *t*, | wovon | 3,828.503 *t* | britischer | Flagge | |
| 1879 | 5,352.377 " | " | 3,455.755 " | " | " | |
| 1880 | 5.919.754 " | " | 3.982,908 " | " | " | |
| 1881 | 6,267.948 " | " | 4,429.881 " | " | " | |
| 1882 | 7,023,454 " | " | 4,844.311 " | " | " | |
| 1883 | 7,419.130 " | " | 4i866.808 " | " | " | |
| 1884 | 6,758.197 " | " | 4.921.461 " | " | " | |
| 1885 | 8.411.883 " | " | 5,328.464 " | " | " | |
| 1886 | 8,732.746 " | " | 5.482.153 " | " | " | |
| 1887 | 8,948.600 " | " | 5,609.648 " | " | " | |

Die britische Handelsflotte vermittelt, wie man sieht, nahe an zwei Drittheile der ganzen Schiffahrtsbewegung in den *Straits Settlements.*

Die Bevölkerung von Singapore hat nach dem Censue von 1881 139.208 Personen umfasst. Hievon waren:

| | |
|---|---|
| Europäer | 2.769 |
| Malayen | 22.155 |
| Chinesen | 86.766 |
| Indier | 12.058 |

Der Rest zersplitterte sich auf Angehörige verschiedener Stämme.

Gegenwärtig dürfte die Bevölkerung Singapores schon eine ansehnlich höhere Zahl erreicht haben. Der Census von 1881, welcher die obige Zahl von 139.208 Personen für Singapore ergab, wies für die ganzen *Straits Settlements* eine Bevölkerungssumme von 423.384 Personen aus; die letztere Zahl hat sich nach angestellten Berechnungen und Schätzungen im Jahre 1887 bereits auf 537.000 erhöht. Im Jahre 1856 zählten die *Straits Settlements* erst 248.000, im Jahre 1866 273.000, im Jahre 1871 307.951 Einwohner. Von letzterer Zahl entfielen 97.131 Einwohner auf Singapore.

Seit dem Jahre 1837 ist der Sitz des Gouvernemente für die *Straits Settlements* von Penang nach Singapore verlegt. Dem Gouverneur, welcher übrigens meistens einen Theil des Jahres in Penang residirt, steht wie in anderen englischen Colonien ein executiver und ein gesetzgebender Rathskörper zur Seite. Der executive Rath besteht nebst den Vorständen der einzelnen dienstlichen Administrationszweige auch noch aus den Untergouverneuren von Penang und Malacca, und dem militärischen Chef der in der Colonie befindlichen Truppen. Es sind dies im ganzen (nach der Col. Off. L.) 10 Personen; zu diesen treten noch sieben weitere Mitglieder, die sogenannten „*Unofficial members*“, um aus dem *Executive council* den *Legislative council* zu bilden. Von diesen sieben gewählten, unofficiellen Mitgliedern werden je eines von den Handelskammern in Singapore und Penang abgeordnet. Im Verzeichnisse der sieben gewählten Mitglieder finden wir sechs Engländer und einen Chinesen.

Die für die Colonie maßgebenden Gesetze sind in sogenannten *Local ordinances* niedergelegt; der indische Strafcodex ist mit geringen Abänderungen zur Grundlage der Strafrechtspflege gemacht. Ein oberster Gerichtshof hält alle zwei Monate in Singapore und Penang, alle drei Monate in Malacca die Assisen ab. Die Civiljurisdiction basirt auf den englischen Gesetzen, und die Sitzungen des obersten Gerichtshofes in Civilsachen finden zu Penang und Singapore monatlich, zu Malacca ein- oder zweimal in jedem Quartale statt. Der oberste Richter ist dem Range und der Besoldung nach der nächst dem Gouverneur höchste Beamte in der Colonie. Er bezieht 12.000 $ Jahresgehalt, der Gouverneur 28.800 $ Gehalt und 5000 $ Repräsentationsgelder. Die Gehalte der Chefs der einzelnen Dienstzweige bewegen sich in den Grenzen von 4800 bis 9600 $. Die Untergouverneure von Penang und von Malacca beziehen 8400 und 6480 $ Jahresgehalt.

Der finanzielle Haushalt der Colonie, mit seinen stetig steigenden Mitteln und Bedürfnissen, spiegelt sich in den folgenden Zahlenangaben:

Es betrugen in der gesammten Colonie:

| Im Jahre | die Einnahmen | die Ausgaben |
|---|---|---|
| 1878 | 1.724.466 | 1.597.813 $ |
| 1879 | 1,822.651 | 1,887.009 „ |

| Im Jahre | die Einnahmen | die Ausgaben |
|---|---|---|
| 1880............. | 2,361.300 | 2,038.947 „ |
| 1881............. | 2,433.821 | 2,355.807 „ |
| 1882............. | 2,465.153 | 2,344.548 „ |
| 1883............. | 3,049.220 | 3,290.295 „ |
| 1884............. | 3,515.841 | 3,238.030 „ |
| 1885............. | 3,508.074 | 3,593.149 „ |
| 1886............. | 3,747.501 | 3,495.639 „ |
| 1887 ............ | 3,847.653 | 3,511.096 „ |
| 1888... ......... | 3,858.108 | 3,569.507 „ |

Die relative Bedeutung, welche den einzelnen Gebietstheilen der Colonie zukommt, darf nach dem Maße beurtheilt werden, in welchem jeder dieser Theile zu den öffentlichen Einnahmen beiträgt. Von diesem Gesichtspunkte aus sind die folgenden Theilzahlen von Interesse. Es entfiel nämlich von den Einnahmen:

| | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|
| auf Singapore [1]......... | 2,238.151 | 2,265.372 | 2,155.874 $ |
| „ Penang [2]........... | 1,216.690 | 1,275.312 | 1,350.856 „ |
| „ Malacca........... | 292.660 | 306.791 | 351.378 „ |

Die hauptsächlichsten Posten, aus welchen sich die Einnahmen (und Ausgaben) für die Colonie der *Straits Settlements* während der Jahre 1886 bis 1888 zusammensetzten, waren die folgenden:

Einnahmsposten.

| | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|
| Grundsteuer............... | 383.780 | 403.520 | 283.100 $ |
| Licenzen................. | 2,441.400 | 2,441.400 | 2,441.500 „ |
| Stempel.................. | 341.846 | 351.462 | 355.057 „ |
| Posteinnahmen ............ | 109.030 | 115.650 | 123.720 „ |

Ausgabsposten.

| | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|
| Gehalte .................. | 1,047.412 | 1,182.399 | 1,128.278 „ |
| Öffentliche Bauten ......... | 1,164.590 | 1,028.881 | 1,071.531 „ |
| Gesundheitspflege .......... | 106.014 | 117.157 | 116.113 „ |
| Polizei................... | 70.575 | 74.540 | 74.529 „ |
| Gefängnisse............... | 69.643 | 64.816 | 60.615 „ |
| Unterricht.. ............. | 78.642 | 75.048 | 70.639 „ |
| Militärwesen .............. | 241.059 | 240.215 | 242.968 „ |
| Post .................... | 60.981 | 59.571 | 55.151 „ |

[1]) Das unbedeutende Territorium der Dindings wird administrativ zu Singapore gezählt.

[2]) Mit Wellesley.

## 39. Penang.

*NAUTILUS: 19. bis 20. November und 24. bis 30. December 1885.*

*AURORA: 16. bis 28. October 1886.*

Wie schon früher angedeutet worden, ist Pulo Penang — die Insel Penang — durch Kauf in englischen Besitz gelangt. Am 17. Juli 1786 wurde der Vertrag perfect, welchen der unternehmende Kapitän Light im Namen der Ostindischen Compagnie mit dem Sultan von Quedah abschloss. (Vgl. auf Seite 319.) Ursprünglich bestimmte der Kaufvertrag die Bezahlung von 10.000 $ jährlich, doch nur für die Dauer von acht Jahren, an den Sultan von Quedah; im Jahre 1791 wurde zwar der jährlich zu zahlende Betrag von 10.000 auf 6000 $ herabgemindert, dafür aber erhielt der Sultan das Zugeständnis, dass diese Summe auf so lange Zeit hinaus bezahlt werden sollte, als die Engländer im Besitze der Insel Penang blieben. Eine Erhöhung dieser Jahresrente, und zwar zuerst wieder auf 10.000 $, später auf 12.000 $, fand statt, als die Engländer es für nöthig erachteten, auch auf der Penang gegenüberliegenden Seite der malayischen Halbinsel Fuß zu fassen, und deshalb von dem Sultan das nach und nach erweiterte Territorium erwarben, welches jetzt als die Provinz Wellesley bezeichnet wird. Die letzte Erweiterung erhielt der Bereich der Provinz Wellesley durch den Vertrag von Pangkor (Pancore) im Jahre 1874; im gleichen Vertrage kamen auch die Dindings mit Pangkor an England.

Die Insel Penang, in 5° nördl. Breite im Canale von Malacca gelegen, wurde von den Engländern *Prince of Wales Island* getauft. Doch hat diese Benennung es nicht vermocht, sich einzubürgern, und sozusagen allgemeine Anerkennung zu finden; seit einigen Jahren hat man auch amtlich aufgehört, die Bezeichnung von Penang als *Prince of Wales Island* zu gebrauchen. Beinahe ebenso ging es mit dem Namen, welchen die Engländer dem schnell an Bedeutung zunehmenden Hauptorte der Insel gaben; *George Town* wird diese Stadt kaum mehr in officiellen Schriftstücken genannt, während der Name Penang für die Stadt sowohl als für die Insel im allgemeinen Gebrauche steht.

Ursprünglich, gleich nach der Erwerbung der Insel Penang durch die Englisch-ostindische Compagnie, wurde hier lediglich eine Strafcolonie für den englisch-ostindischen Bereich ins Leben gerufen; man hatte bishin eine solche Anstalt auf den Andamanen gehabt, sich aber durch das mörderische Klima dieser Inselgruppe veranlasst gesehen, die Strafcolonie von dort weg zu verlegen. Die Engländer hatten zu etwa derselben Zeit ihre Deportationscolonie in der australischen Betany-Bay gegründet, und man zog daher in den ersten Jahrzehnten des Bestehens der Colonien auf Pulo Penang und in der Botany-Bay gerne Vergleiche über ihre rasche, wenn auch verschiedenartige Entwicklung. Während auf australischem Boden die europäischen Deportirten zu einem Stamme wurden, aus welchem eine tüchtige Colonialbevölkerung hervorging, wurde Penang, unter englischer Verwaltung, zu einem Anziehungspunkte für Ansiedler und Kaufleute aller Art; bald überflügelte die junge englische Besitzung das (damals ebenfalls englische) Bencoelen. Die hier gewährte volle Handelsfreiheit brach die erste Bresche in das von den Holländern im ostasiatischen Bereiche streng festgehaltene Monopolsystem. Die ursprüngliche ostindische Strafcolonie war nach kaum einem Menschenalter ein blühender Handelsplatz geworden, welcher in der malayischen Region eine Macht repräsentirte; schon im Jahre 1806 erhielt Penang ein Gouvernement von gleichem Range wie jene von Madras und Bombay; im Jahre 1825 wurden Malacca und das neugegründete, ebenfalls rasch aufblühende Singapore diesem Gouvernement unterstellt, und mit Penang zu der Colonie der *Straits Settlements* vereinigt.

Allerdings wurde Penang im Laufe der Zeit von Singapore weit überflügelt, und musste die erste Stelle in der Colonie an die jüngere Niederlassung abgeben; aber immerhin ist Penang noch immer von großer commerzieller Wichtigkeit, und durch seine Lage, sowie durch die unmittelbaren Beziehungen zum malayischen Festlande (Wellesley und die Dindings) von hervorragender politischer Bedeutung.

Die Insel Penang ist durch einen Canal vom Festlande getrennt, dessen Breite von 2 bis 10 Meilen beträgt; sie bedeckt 107 englische Quadratmeilen, und dehnt sich 15 Meilen in der Länge und 9 Meilen in der Breite aus. Die Hauptstadt, wie schon bemerkt, officiell George-Town genannt, befindet sich an der Ostseite der Insel, an der engsten Stelle des Canales zwischen der Insel und dem zur Provinz Wellesley gehörenden festländischen Küstenstreifen.

Die Stadt zeigt ein sehr regelmäßiges Straßennetz; der der See näher gelegene Theil besteht ausschließlich aus Häusern chinesischer Bauart, durchaus aus Stein, immer mit dem gedeckten Gang an der Vorderfront. Weiter von der Seefront entfernt, schon außerhalb des Bereiches des eigentlichen Geschäfts- und Handelsviertels, findet man zahlreiche behagliche Wohnhäuser, Villen und *Bungalows*, durchwegs in dichten Palmenwaldungen stehend. Zwischen diesen Wohnstätten führen gut gepflegte Straßen und schattige Alleen bis zum Fuße des steilansteigenden, 2750' hohen Peaks, auf welchem ein Gouvernementpalast inmitten prächtiger Anlagen erbaut ist. Bemerkenswert sind die Esplanade und der botanische Garten, das Stadthaus mit einer öffentlichen Bibliothek, das Gefangenhaus, zwei Spitäler und mehrere Kirchen und Bethäuser, worunter zwei katholische; dann mehrere Schulen, der Penang-Club u. s. w. — Die Bevölkerungszahl der Stadt betrug nach dem Census von 1881 44.267. (Nach dem gleichen Census betrug die Bevölkerung auf

Penang, außerhalb der Stadt, 46.684 Einwohner, in der Provinz Wellesley 97.294 Einwohner.)

Penang ist ein selbständiges Handelscentrum, dessen günstige Lage zwischen der malayischen Halbinsel und Sumatra in den bedeutenden Werten zum Ausdrucke gelangt, die hier umgesetzt werden. Es stehen uns rücksichtlich dieser Handelswerte die nachstehenden, aus verschiedenen officiellen Publicationen zusammengestellten Daten zugebote:

Einfuhrswerte:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1883 | 32,235.163 $ |
| 1884 | 31,345.270 " |
| 1885 | 33,169.461 " |
| 1886 | 41,194.292 " |
| 1887 | 46,369.873 " |
| 1888 | 48,696.237 " |

Ausfuhrswerte:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1883 | 34,182.239 $ |
| 1884 | 36,001.341 " |
| 1885 | 37,064.583 " |
| 1886 | 40,212.507 " |
| 1887 | 42,289.573 " |
| 1888 | 43,856.509 " |

Die Schiffahrtsbewegung wird für das Jahr 1887 mit 5526 (eingelaufenen) Schiffen von 1,524.233 *t* Gesammtgehalt angegeben; hievon entfielen 2507 Schiffe mit 1,452.473 *t* Gesammtgehalt auf die Dampfschiffe und Hochsee-Segelschiffe, während der Rest die Theilnahme der kleinen Küstenschiffahrt, Dschunken, Prauen u. s. w. darstellt.

Obwohl Penang auch mit Europa, u. zw. namentlich mit Großbritannien, nicht unansehnliche directe Handelsbeziehungen unterhält, ist doch der weitaus größte Theil des Handels von Penang, sowohl was die Ausfuhren, als die Einfuhren betrifft, auf den Güteraustausch basirt, welcher zwischen den verschiedenen Handelsregionen des östlichen und südlichen Asien besteht. Die nachstehenden Zahlengruppen, welche sich auf die Jahre 1886 und 1887 beziehen, machen dieses Verhältnis sehr anschaulich.

Es betrugen die Werte der Einfuhren nach Penang:

| von | 1886 | 1887 |
|---|---|---|
| Großbritannien | 4,305.604 | 5,388.904 $ |
| anderen Ländern Europas | 1,061.535 | 1,320.168 " |
| Britisch-Burmah | 5,567.921 | 4,729.586 " |
| Britisch-Ostindien | 2,907.689 | 3,774.673 " |
| Hongkong | 4,575.727 | 6,157.696 " |
| anderen englischen Colonien | 89.772 | 100.231 " |
| dem westlichen Theile der malayischen Halbinsel | 5,849.641 | 8,209.636 " |
| der Westküste von Siam | 3,737.887 | 3,750.232 " |
| Niederländisch-Indien | 7,774.140 | 5,341.722 " |
| China | 670.318 | 488.061 " |

| von | 1886 | 1887 |
|---|---|---|
| anderen asiatischen Ländern und Egypten .... | 1,567.245 | 3,111.841 $ |
| Vereinigten Staaten von Nordamerika........ | 205.737 | 334.150 „ |
| Singapore und Malacca .................. | 2,881.076 | 3,662.973 „ |

Ahnliche Verhältnisse bestehen bei den Ausfuhren aus Penang.

Es betrugen die Werte derselben:

| nach | 1886 | 1887 |
|---|---|---|
| Großbritannien .......................... | 8,992.093 | 9,874.547 $ |
| anderen Ländern Europas ................ | 3,487.679 | 1,406.045 „ |
| Britisch-Burmah ......................... | 998.166 | 1,572.010 „ |
| Britisch-Ostindien........................ | 1,880.045 | 1,484.682 „ |
| Hongkong ............................... | 3,974.878 | 3,303.023 „ |
| anderen britischen Colonien............... | 18.621 | 17.622 „ |
| dem Westen der malayischen Halbinsel ...... | 5,222.519 | 5,657.061 „ |
| der Westküste von Siam ................ | 1,942.525 | 2,307.841 „ |
| Niederländisch-Indien.................... | 8,490.058 | 10,015.413 „ |
| China .................................. | 1,171.574 | 810.923 „ |
| anderen asiatischen Ländern und Egypten .... | 498.005 | 44.636 „ |
| Vereinigten Staaten von Nordamerika....... | 1,468.407 | 1,483.879 „ |
| Singapore und Malacca .................. | 2,067.937 | 4,311.891 „ |

Wir sehen aus diesen Zahlengruppen, welche hervorragende Bedeutung Penang namentlich für den Handel mit Niederländisch-Ostindien und mit der malayischen Halbinsel, sowohl rücksichtlich der Einfuhren als der Ausfuhren zukommt.

## 40. Malacca.

*NAUTILUS: 13. bis 14. November 1885.*

---

Eine der ältesten europäischen Besitzungen im fernen Osten ist das jetzt wenig bedeutende, einst so mächtige Malacca, nach welchem Orte die Halbinsel und die Straße ihren Namen erhalten haben. Albuquerque nahm im Jahre 1511 Malacca mit Waffengewalt ein, zu welcher Gewaltthat er sich durch Feindseligkeiten des malayischen Sultans Mahmud Shah gegen Sequeira berechtigt erachtete, welche zwei Jahre früher stattgefunden hatten. Bis zum Jahre 1641 blieben die Portugiesen Herren von Malacca; sie wurden dann, nach langwierigem Widerstande, von den Holländern vertrieben, welchen die Atchinesen hilfreiche Hand leisteten. Am 25. August 1795 nahmen die Engländer Malacca in Besitz; Admiral Mainwaring war der erste englische Gouverneur in Malacca, und die von ihm ins Leben gerufenen Einrichtungen legten die erste Bresche in das holländische Monopolsystem, welches bishin die Handelsregion der Malacca-Straße beherrscht hatte. Die Bestimmungen des Wiener Friedens brachten im Jahre 1818 Malacca an die Niederlande zurück; doch kam im Jahre 1824 ein Tauschvertrag zwischen Holland und England zustande, in welchem Malacca an England, hingegen Bencoelen auf Sumatra an die Niederlande kam, und England sich verpflichtete, der Ausbreitung der niederländischen Herrschaft über ganz Sumatra nichts in den Weg zu legen. Eine Ausnahme wurde damals für den Bereich von Acheen gemacht, welcher unabhängig bleiben sollte; diese Bestimmung wurde erst in einem neuerlichen Vertrage, im Jahre 1872, fallen gelassen.

Malacca war zur Zeit der Eroberung durch die Portugiesen ein bedeutender Handelsplatz, und wurde bald der Stützpunkt der Europäer, von welchem aus sie ihre Beziehungen zum fernen Osten stets kräftigten und erweiterten; doch eben diese erweiterten Beziehungen wurden im 17. Jahrhunderte die Ursache, dass Malacca an seiner Bedeutung nach und nach Einbuße erlitt. Immerhin blieb Malacca, unter holländischer Herrschaft, ein Centrum des Verkehrs zwischen der malayischen Halbinsel und Sumatra. Aber auch diese Rolle musste Malacca später abgeben, als die Engländer Pulo Penang in ihren Besitz brachten. Diese Colonie hat Malacca in weit höherem Maße überflügelt, als ihr dasselbe von Singapore widerfahren ist. — In der

Gegenwart steht die Bedeutung der europäischen Niederlassungen: Singapore, Penang und Malacca in umgekehrtem Verhältnisse zu ihrem Alter; das junge Singapore ist ein Welthandelsplatz ersten Ranges; Penang stellt einen centralen Markt für den Güteraustausch einer großen Handelsregion des asiatischen Südostens dar, während Malaccas Handel nahezu gänzlich auf die Erzeugnisse und Bedürfnisse seiner nahen Umgebung beschränkt ist. Die Hebung der commerziellen Thätigkeit Malaccas ist demnach abhängig von den Fortschritten, welche der Landbau seines Territoriums aufweist, und nicht weniger von der Schaffung und Erweiterung der Communicationen nach dem Innern der Halbinsel. Nach diesen beiden Richtungen entwickelt deshalb auch die Colonialregierung Malaccas ihre hauptsächlichste Thätigkeit. In den Grenzen der beschränkteren Thätigkeit, welche im Vergleiche zu jener früherer Zeiten jetzt Malacca zufällt, ist ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen, und einer der letzten officiellen Jahresberichte constatirt mit Befriedigung, dass im Laufe des letzten Decenniums die eigenen Einnahmen Malaccas relativ eine größere Steigerung aufweisen, als jene Penangs und Singapores.

Wir müssen darauf verzichten, die Stichhältigkeit der Behauptung von einem neuerlichen Aufschwunge Malaccas durch Vergleichung handelestatistischer Daten zu prüfen, weil letztere uns nicht in erwünschter Vollständigkeit und auch nicht über einen genügend langen Zeitraum vorliegen; Erwähnung darf immerhin finden, dass Fregattenkapitän v. Spetzler von den an Ort und Stelle eingezogenen Erkundigungen den Eindruck mitnahm, dass die commerzielle Bedeutung von Malacca neuerdings in lebhafter Zunahme sich befinde. — Wenn wir die auf Seite 893 und Seite 900 gegebenen, officiellen Veröffentlichungen entstammenden Zahlenangaben in entsprechenden Vergleich ziehen, so erhalten wir folgende Hauptdaten für den Handel Malaccas während des Zeitraumes 1883 bis 1888, u. zw.:

Einfuhrewerte:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1883 | 4,045.946 $ |
| 1884 | 2,964.937 „ |
| 1885 | 2,898.345 „ |
| 1886 | 3,072.390 „ |
| 1887 | 3,833.811 „ |
| 1888 | 2,462.142 „ |

Ausfuhrswerte:

| Im Jahre | |
|---|---|
| 1883 | 3,988.482 $ |
| 1884 | 3,030.803 „ |
| 1885 | 2,020.401 „ |
| 1886 | 3,331.152 „ |
| 1887 | 3,985.308 „ |
| 1888 | 3,208.621 „ |

Die Zahl der eingelaufenen Schiffe (1887) betrug 1099 mit einem Gesammtgehalte von 217.167 *t* (138 Schiffe mehr als im Vorjahre).

Malacca, die Hauptstadt der gleichnamigen Colonie-Provinz, besitzt eine offene, aber vollkommen sichere Rhede. Die Orkane höherer Breiten dringen

uicht bis hieher, und selbst die Monsune machen sich nur schwach fühlbar. Während der Dauer des SW-Monsuns darf man aber immerhin auf plötzliche Gewitterböen, von der Sumatraküste her, gefasst sein. Doch bringen diese Böen einem gut verankerten Schiffe keine wesentliche Gefahr; namentlich wird empfohlen, in nicht weniger als $7^1/_2$ Faden Tiefe zu ankern, da der Grund von 7 Faden plötzlich auf 5 und 4 Faden aufsteigt, und von da an erst flach gegen die Küste verläuft. Einige kleine Eilande im Süden, ein geringer Landvorsprung im Norden begrenzen den Küstensaum, längs dessen die Stadt sich ausbreitet; sie tritt so nahe an die See heran, dass die Rückseiten der seewärtigen Häuserreihe durchwegs auf Pfählen ruhen. Fregattenkapitän v. Spetzler beschreibt die Stadt als aus drei geraden, parallelen Straßen und mehreren auf diese senkrecht stehenden Quergässchen bestehend; die einen wie die anderen nach einer sonst nur in Nordamerika üblichen Weise lediglich mit Nummern bezeichnet. Die Bauart der Häuser ist fast durchwegs die chinesische. Plantagen und Palmenhaine reichen bis unmittelbar an die Stadt, als deren letzte Ausläufer man die zerstreut liegenden, von Malayen bewohnten Hütten aus Palmenblättern ansehen kann. Ein schmales Flüsschen trennt die Stadt in zwei Theile. Im landwärtigen, sich an einem Hügel hinanziehenden Theile findet man die villenartigen, meist aus Holz erbauten Wohngebände der wenigen hier residirenden Europäer. Die Spitze dieses Hügels krönen die Ruinen der von Albuquerque erbauten Kathedrale. Auch vielfache andere Spuren von bedeutenderen Bauwerken, ebenso von alten Befestigungen, erinnern an die glanzvolle Zeit der Portugiesen und Holländer. Gegenwärtig trägt hier alles einen bescheideneren Zuschnitt; für die nothwendigen Anstalten des öffentlichen Verkehrs ist allerdings gesorgt, aber, obschon regelmäßiger Dampferverkehr mit Singapore und Penang besteht, hat Malacca z. B. kein Hotel, in welchem Fremde eine Unterkunft finden könnten. Diesem Mangel wird theilweise durch das Bestehen eines sogenannten *Rest house* abgeholfen, wo einige wohnliche Zimmer von regierungswegen vergeben werden. Mit dem *Rest house* ist eine Art bescheidener Club oder Leseverein verbunden, welcher ein Lesezimmer und eine Bibliothek besitzt. Zur Erhaltung der letzteren zahlen die wenigen Mitglieder (im Census von 1881 figurirten nur 32 Europäer unter 93.534 Einwohnern des Districtes Malacca) einen Monatsbeitrag von 1 $, während die Regierung jährlich zu gleichem Zwecke 50 $ beisteuert.

---

## γ. *Burmah.*

---

# 41. Rangoon.

*NAUTILUS:* 25. November bis 5. December 1885.

---

Der kurze Feldzug, welcher gegen Ende des Jahres 1885 von englischer Seite gegen Ober-Burmah unternommen wurde, ist in seiner Veranlassung und seinem Verlaufe in diesem Werke schon erwähnt worden (S. 69 u. ff.), da ein Zufall es fügte, dass S. M. Schiff NAUTILUS eben zu jener Zeit vor Rangoon stationirte, und am 2. December an den Feierlichkeiten theilnahm, welche in Rangoon aus Anlass der vollzogenen Occupation von Ober-Burmah stattfanden. Die Berichte, welche der Commandant des NAUTILUS zu jener Zeit erstattete, schildern nicht allein den Jubel, welcher durch den unverhofft schnellen, totalen Sieg der englischen Waffen hervorgerufen wurde, sondern sie spiegeln auch die Hoffnungsfreudigkeit wieder, mit welcher man der Zukunft des eroberten Ober-Burmah entgegensah; man glaubte damals schon zu erkennen, dass der größte Theil der Einwohnerschaft von Ober-Burmah in den beinahe unaufgehalten vordringenden Engländern eher Befreier, als Eroberer oder gar Bedrücker erblickten.

„Trotz natürlichen Bodenreichthums“ — schrieb u. a. Fregattenkapitän v. Spetzler — „herrschte in Ober-Burmah unter der Herrschaft der einheimischen Machthaber großes Elend. Tyrannische Willkürherrschaft der Regenten und ihrer habgierigen Creaturen hatten eine derartige Verarmung, Verdummung und Verwilderung des Volkes zur Folge, dass jeder Freund des Fortschrittes und der Humanität es nur mit großer Freude begrüßen konnte, als für diese culturfeindlichen Zustände Abhilfe eintrat. England, welches schon so viele glänzende Beweise seiner Colonisationsfähigkeit gegeben hat, nahm das Werk energisch in die Hand. Nachdem es sich im Jahre 1824 der Provinzen Arakan und Tenasserim bemächtigt hatte, fügte es seinen Eroberungen im Jahre 1852 auch noch Pegu bei, und nannte das ganze ausgedehnte Reich *British-Burmah*, oder auch, im Gegensatz zu dem unabhängigen Ober-Burmah, *Lower Burmah.* Durch die Entthronung des Königs Thebaw und die Eroberung von Ober-Burmah ist nun das ganze burmanische Reich der Botmäßigkeit Englands unterworfen. ...“

„Dass seit der Zeit der englischen Herrschaft in Burmah nur Nützliches und Veredelndes geschaffen und gepflegt wurde, erweist die Statistik zur Genüge; doch muss bemerkt werden, dass die, für eine verhältnismäßig so kurze Regierungsdauer staunenswerten volkswirtschaftlichen Resultate nicht etwa durch Gewaltmaßregeln errungen wurden, sondern nur eine Folge weiser Politik, kluger Toleranz, und weitsichtigen, zweckbewussten, praktischen Vorganges sind. — Hiedurch wurde von Seite des Staates nicht nur dessen Macht gefestigt und die Einnahmsquellen vermehrt, sondern es kam auch das Volk selbst sehr bald zum Bewusstsein, dass es sich unter den neuen Rechtsverhältnissen, welche jedem die Verwertung seiner persönlichen Fähigkeiten, sowie die ungeschmälerte Nutznießung seiner geleisteten Arbeit sichern, — trotz Fremdherrschaft viel besser leben lasse als vordem. Dass diese Anschauungen in den weitesten Kreisen der Bevölkerung eingedrungen waren, bewies der Verlauf der Annexion von Ober-Burmah. Es wurde derselben nicht allein von Seite des Volkes kein irgendwie nennenswerter Widerstand entgegengesetzt, sondern sie wurde im Gegentheile als eine Befreiung aus Tyrannei und Armut willkommen geheißen. — Selbst die loyalsten Unterthanen des Königs Thebaw konnten sich darüber keiner Täuschung hingeben, dass ihre Stammesbrüder in British-Burmah sich in jeder Beziehung einer besseren Regierung und größeren Wohlstandes erfreuten als sie selbst ....“

Allerdings erwiesen sich in der Folge der nächsten Jahre diese Auffassungen als etwas zu optimistisch; es zeigte sich, dass mit der vollzogenen Occupation von Ober-Burmah nur der erste Schritt gethan war; die englische Herrschaft musste zunächst befestigt werden, bevor man daran gehen konnte, die productiven Kräfte des Landes zu wecken. Jetzt scheint aber der Moment gekommen zu sein, in welchem das ganze Land beginnen wird, sich der Wohlthaten dauernd zu erfreuen, welche die Freunde der englischen Annexion prognosticirten. In dieser Beziehung, so wie in mancher anderer, erscheint uns ein gehaltvoller Bericht sehr lehrreich, welcher in jüngster Zeit vom k. u. k. Generalconsul F. Stockinger, als das Ergebnis einer nach Burmah eigens unternommenen Studienreise, erstattet worden ist. Diesem Berichte [1], welcher auch sehr wertvolle Winke über die Chancen unseres Exporthandels nach Burmah enthält, wollen wir demnach hier vorerst in der Hauptsache folgen, bevor wir an die Besprechung der örtlichen Verhältnisse von Rangoon, der Hauptstadt und des Haupthafens von Burmah, schreiten.

Nach der erfolgten Annexion des ganzen Königreiches Burmah wurde noch bis in die jüngste Zeit auch in amtlichen Documenten für die alten Provinzen die Bezeichnung *Lower Burmah*, für das neue Gebiet der Name *Upper Burmah* beibehalten.

Beide zusammen bilden nun die Provinz *British-Burmah*, welche unter der Leitung eines in Rangoon residierenden *Chief-Commissioner* der indischen Centralregierung untersteht.

Obwohl nun die Mündung des Irawaddyflusses — dieser mächtigen, natürlichen, 840 englische Meilen langen Handelsstraße, welche sich vom Meere bis an die nördlichste Grenze Burmahs zieht — schon seit dem Jahre 1852 in englischen Händen ist, hat diese Besitzung ihre volle Bedeutung und ihren vollen Wert erst in dem Momente erhalten, als England mit der

[1] Reproducirt im „Handels-Museum“ 1891, Nr. 5 u. 6.

Annexion Ober-Burmahs in unmittelbare Nachbarschaft der Südwestprovinzen Chinas gelangt ist.

Das Königreich Burmah war im Momente der englischen Occupation hart an die Grenze gänzlicher Anarchie gelangt; zahlreiche bewaffnete Räuberbanden durchzogen das Land, Flammen und Blut zeigten ihre Spur.

Nach dem Einmarsch der fremden Truppen organisirten sich diese Banden zu regelgerechten Armeecorps, zuweilen unter der Leitung irgend eines Prätendenten auf den leer gewordenen Thron.

Nach schweren Opfern an Blut und Geld ist es England endlich in allerletzter Zeit gelungen, dieser Banden Herr zu werden, Ruhe und Vertrauen herzustellen. Der Bauer versieht seinen Acker wieder, und der Händler bringt seine Waaren in Sicherheit von Dorf zu Dorf.

Die Provinz British-Burmah hat eine Ausdehnung von circa 300.000 englischen Quadratmeilen. Die Bevölkerung der Provinz kann nur annähernd auf etwa 7—8 Millionen geschätzt werden, da in Ober-Burmah noch nie eine Volkszählung abgehalten worden ist; diesem Mangel wird zu Anfang des nächsten Jahres abgeholfen werden.

Das ganze Land ist von einer Unzahl von Bächen und Flüssen durchfurcht, welche in regelmäßigen Zeitabschnitten ihre Bette überflutend, alles mit fruchtbarem Schlamme bedecken.

Die Ergiebigkeit des Bodens ist infolge dessen ganz wunderbar. Ungefähr $^3/_5$ der Bevölkerung beschäftigen sich mit der Reiscultur; nebstdem producirt Burmah etwas Baumwolle, Sesam und Tabak.

Die Bevölkerung besteht aus den eigentlichen Burmesen, welche das Innere des Landes und die Seeküste bewohnen, und den verschiedenen Gebirgsstämmen an der nördlichen und östlichen Grenze.

Der Burmese ist gutmüthig, leichtsinnig, faul, freigebig; dabei aber leicht erregbar und dann blutdürstig und grausam. Dass dabei in Burmah doch noch leidlicher Wohlstand und geregelte Familienverhältnisse herrschen, ist allein nur den Frauen zu verdanken. Das burmesische Weib ist nicht nur unter den Orientalinnen eine hervorragende Gestalt, sondern kann in mancher Hinsicht auch seinen europäischen Schwestern als Vorbild dienen. Wenn sie am Acker hinter dem Pfluge hergeht, währenddem ihr Mann unter dem Schatten eines Baumes den jüngsten Sprössling wiegt, thut sie es nicht als willenlose Sclavin, sondern als sorgsame Familienmutter, die färs tägliche Brot arbeitet und dabei Herrin des Hauses und ihres willenlosen Mannes ist.

In den Bazars besorgen Mutter und Tochter den Kaufladen nicht nur mit perfectem Geschäftssinn, sondern auch mit Anstand und gewinnender Grazie, als Handelsagenten besuchen sie die Comptoirs der europäischen Kaufleute und man spricht allgemein mit Achtung von ihnen.

Trotzdem ist es kaum zu verwundern, dass in einem Lande, wo sozusagen die ganze männliche Bevölkorung faullenzt, Ackerbau, Handel und Industrie nicht auf derjenigen Stufe der Entwicklung stehen, wie dies unter normalen Verhältnissen der Fall sein könnte. So sollen z. B. in Burmah nur 5% des urbaren Landes bebaut sein.

Im Laufe der letzten Jahre ist nun unter der kräftigen Mitwirkung der Regierung ein Element in den Vordergrund getreten, welches in dieser

Hinsicht schon einen großen Umschwung zuwege gebracht hat. Dies ist der Chinese.

Binnen wenigen Jahren soll sich die Anzahl der chinesischen Ansiedler auf 250.000 Mann gehoben haben; die Regierung weist ihnen wertvolle Ländereien zur Urbarmachung an, und auch in den Städten begegnet man ihnen allerwärts.

Aber auch in anderer Hinsicht wird dem Chinesen das Niederlassen in Burmah leichter und angenehmer gemacht als irgendwo sonst.

Der chinesische Auswanderer nimmt nur selten sein Weib mit sich. Die Burmesin heiratet aber lieber einen Chinesen, der fleißig und arbeitsam ist und seine Frau gewöhnlich gut behandelt, als einen ihrer eigenen Tangenichts-Landsleute. Beide sind Buddhisten, und der Burmese kennt nebstdem kein Vorurtheil gegen Fremdes irgend welcher Art.

Infolge dieser Umstände werden Mischehen zwischen Chinesen und Burmesinnen täglich häufiger und sollen sehr glücklich sein.

Wenn nun der chinesische Einwanderer selbst in Ländern, wo er als Feind verfolgt wird, täglich an Terrain gewinnt, was soll aus einem Lande mit der Zeit, im Laufe vieler Jahre werden, in welchem er von der Regierung und dem Eingeborenen mit offenen Armen empfangen wird?

Im Interesse der burmanischen Race ist zu hoffen, dass sich der männliche Theil unter dem Einflusse und nach dem Vorbilde der Leute, mit denen er im täglichen Verkehre steht, zu einer würdigeren, thätigeren Stellung in seinem eigenen Lande aufraffen wird, und dafür fehlen auch die Anzeichen nicht. In Rangoon, wo das englische Element schon seit etwa 40 Jahren dominirt, begegnet man in öffentlichen Ämtern und den Comptoirs der Kaufleute nicht unhäufig Burmesen, die an Intelligenz und Verlässlichkeit anderen Orientalen in Nichts nachstehen, während dies in Ober-Burmah zu den größten Seltenheiten gehört.

Es ist also zu hoffen, dass der Chinese in Burmah den Eingeborenen doch nicht so ganz und gar verdrängen wird wie in Penang oder Singapore.

Eine weitere Arbeitskraft erwächst dem Lande aus indischen Einwanderern, die die Stellen der Hausdiener, Wäscher, Droschkenkutscher und Lastträger monopolisiren. Der Indier kommt jedoch nur für 4—5 Jahre nach Burmah und erspart sich während dieser Zeit bei den hohen Löhnen genug, um sich sodann in der Heimat als »Grundbesitzer« wieder niederlassen zu können.

Auf dem Gebiete des Handels und der Industrie nehmen — wie in ganz Ostasien — nach den Engländern die Deutschen eine hervorragende, beinahe ebenbürtige Stellung ein.

Die Deutschen sind durch und durch tüchtige Geschäftsleute, gastfreundlich, gleich herzlich gegen Landsleute und Fremde und nebstdem gute Patrioten. Dies sind Eigenschaften, welche wir nicht nur achten müssen, sondern auch trachten sollten, nach besten Kräften nachzuahmen, wo sie fehlen.

Namentlich in Burmah ist noch nichts versäumt; in einem großen Theile des Landes wird man erst in einigen Jahren das Bedürfnis nach den zahllosen kleineren und größeren Producten europäischer Industrie fühlen, erst mit der Eröffnung weiterer Handelsstraßen wird Burmah die große Heeresstraße werden, auf welcher Kaufleute aller Länder auf die friedliche Eroberung der Märkte von Millionen in Centralasien ausgehen.

Von diesem Wettkampfe sollen und dürfen wir nicht zurückbleiben; gerade unsere Industrie bietet das Meiste, was bei diesen Völkern Anklang findet.

Selbst die Anfänge sind schon gemacht, jedoch, wie der Berichterstatter Gelegenheit gehabt hat, sich an Ort und Stelle zu überzeugen, nicht immer in ermuthigender Weise.

Auch in Rangoon ist es geschehen, dass Waaren aus Österreich nicht zur bedungenen Lieferzeit eingelangt sind oder nicht mustergemäß oder beides zusammen.

Dass solche Vorkommnisse für die Industrie eines Landes schädlicher sind, als wenn überhaupt nie eine Handelsverbindung existirt hätte, ist so klar, und nebstdem schon so oft besprochen worden, dass jede weitere Bemerkung hier überflüssig erscheint.

Von größerer Wichtigkeit wäre vielleicht eine kurze Andeutung bezüglich der Art und Weise der eventuellen Verfrachtung von Gütern aus der Monarchie nach Rangoon.

Eine regelmäßige directe Verbindung zwischen Europa und Rangoon hat bisher nicht existirt. Einzelne größere Firmen allein oder in Verbindung mit 1—2 anderen heuern aber gerne zuweilen Fahrzeuge für ganze Schiffsladungen für Import- oder Exportwaren.

Dies ist jedoch eine Eventualität, welche für Österreich-Ungarn wohl noch für eine Reihe von Jahren nicht in Betracht kommen wird.

Der überaus größte Theil der Waren für Burmah nimmt den Weg über Calcutta mit einmaliger Umladung in diesem Hafen. Solche Dampfer fahren meistens von und nach England, sind also für unseren Handel auch kaum benützbar.

Es bliebe also noch die Lloydlinie Calcutta—Colombo mit Anschluss an die Linie Hongkong—Bombay und Bombay—Triest.

Wer einigermaßen mit den Verhältnissen des internationalen Verkehres und speciell mit denjenigen der soeben erwähnten Lloydlinien vertraut ist, muss zugeben, dass dieser Weg nicht nur für den Handelsverkehr unserer Monarchie mit Burmah, sondern selbst mit Colombo, Madras und Calcutta vollkommen unpraktikabel ist.

Diese schon theoretisch einleuchtende Ansicht hat der Berichterstatter an den erwähnten Orten von allen Geschäftsleuten, mit denen er in Verkehr gestanden ist, bestätigt gefunden.

Vorerst ist es unvermeidlich, dass zuweilen Warensendungen aus Triest nach Madras oder Calcutta oder umgekehrt entweder in Colombo oder in Bombay — dieselben müssen ja meistens zweimal umgeladen werden — wegen Raummangels zurückbleiben. Dies bedeutet für den betreffenden Kaufmann zuweilen nur Verdrießlichkeiten mit seinen Geschäftsfreunden, häufig aber auch bedeutenden Schaden, da jeder Besteller die Annahme der Waren nach Ablauf der Lieferzeit auch verweigern kann und es gar nicht selten thut.

Ferner geschieht es auch bei thunlicher Vorsicht zuweilen, dass Kisten und andere Colli nach dem Umladen von der Eisenbahn auf den Dampfer in Triest, zweimaligem Umladen in Bombay und Colombo, endlich Ausladen in Calcutta beschädigt werden. Nun benützt der indische oder chinesische Kaufmann mehr als ein anderer die Gelegenheit, um selbst einer unbedeutenden Beschädigung wegen die Annahme einer Kiste zu verweigern; es kommt aber auch vor, dass Kisten wirklich ganz zertrümmert ankommen. Jeder

Anlass ist dem Orientalen willkommen, um wenigstens eine Preisermäßigung zu erlangen, und er wird sich nicht scheuen, tagelang fortzuzanken, um einige Gulden zu gewinnen.

Unter solchen Umständen ist es nicht zu wundern, dass die Linie Colombo—Calcutta nicht nur als Hilfsmittel neuer Handelsverbindungen mit Burmah nicht in Betracht kommen kann, sondern auch ihrem gegenwärtigen Zweck nicht entspricht. Größere Kaufleute in Calcutta, Madras und Colombo haben sich dem Berichterstatter gegenüber geäußert, dass sie sich aus den erwähnten Gründen genöthigt sehen, die Benützung der Lloyddampfer überhaupt aufzugeben, was in manchen Fällen mit dem Aufgehen gewisser Handelsoperationen mit der Monarchie gleichbedeutend war.

Es erschiene daher gerathen, eine directe Linie Triest—Calcutta einzurichten oder aber die bestehende Linie Colombo—Calcutta gänzlich aufzulassen, da sie doch unter den Umständen keine Aussicht hat, den Erwartungen zu entsprechen.

Es mag hier am Platze sein, mit einigen Worten der Schwierigkeiten zu gedenken, mit welchen der fremde Kaufmann in Burmah zu kämpfen hat.

Hiezu gehört in erster Linie die Indolenz, der Mangel an Geschäftssinn des Eingeborenen; es fehlt daher der Mittelsmann, der die inländische Waare in die Hände des Exporteurs bringt und dem Importeur beim Absatze der Waaren hilft.

In Indien existirt eine große und reiche Classe dieser Mittelsmänner, welche dem Europäer das Geschäft ungemein erleichtern.

Der Burmane arbeitet gerade nur soviel, um sich für heute bequem fortzuhelfen, oft auch nicht soviel; es gibt daher keine Capitalisten und verlässliche Geschäftsleute. Zu Anfang der Reissaison muss daher der Exporteur seinem Agenten — der häufig weiblichen Geschlechtes ist — eine gewisse, zuweilen auch sehr hohe Summe vorschießen, um damit Reis einzukaufen und ihm einzuliefern. Dabei hat er absolut keine Sicherheit in Händen: wenn der oder die Betreffende das Geld verliert oder veruntreut, hat der Kaufmann eben das Nachsehen. Zur Ehre des Burmesen sei es gesagt, dass solche Fälle kaum jemals vorkommen.

Etwas besser geht es beim Importgeschäfte, bei welchem der Absatz größtentheils durch chinesische Kaufleute vermittelt wird. Credit wird dabei selten in Anspruch genommen, in diesen seltenen Fällen aber zuweilen missbraucht.

Bezüglich des auswärtigen Handels von British-Burmah ist es selbst auf Grund der amtlichen Ausweise schwer, pünktliche Daten zu liefern.

Vorerst ist Ober-Burmah bis zum Anfang des Jahres 1889 in zollämtlicher Hinsicht als Ausland betrachtet worden; ein Vergleich der früheren Jahre mit dem Finanzjahre 1889—1890 ist daher kaum zulässig.

Ferner ist die Landgrenze gegen Westen und Norden noch nicht geregelt; die indische Regierung hat zwar neuerlich drei Zollstationen aufgestellt, es ist aber wahrscheinlich, dass nebstdem eine Anzahl von Waren die Grenze passirt, ohne registrirt zu werden.

Endlich ist bei den früher erwähnten Verkehrsverhältnissen zur See der Ursprung der Importwaaren sowie die Bestimmung der ausgeführten Artikel noch schwerer zu bestimmen als anderwärts.

Die wenigen nachstehenden Daten mögen daher nur eine annähernde

Idee von der handelspolitischen Bedeutung eines Landes geben, welches sozusagen kaum den ersten Schritt zur Entwicklung seines volkswirtschaftlichen Lebens gethan hat.

Der auswärtige Handel von British-Burmah während des Finanzjahres 1889—1890 war größer als jemals zuvor.

Laut der letzten amtlichen Ausweise hat der Import auf Rechnung von Privaten um 2,350,000 Rp. und der Export um 19.175.000 Rp. zugenommen. Hingegen hat die Einfuhr auf Rechnung der Regierung nach dem Ausbau der Staatsbahn von Rangoon nach Mandalay sowie infolge der Reduction der Occupationsarmee bedeutend abgenommen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht des gesammten Handelsverkehrs dieser Provinz während der letzten drei Jahre.

| | 1887—1888 | | |
|---|---|---|---|
| | Waren | Edelmetalle | Totale |
| | | Rupien | |
| Import | 56,893.422 | 304.603 | 57,198.025 |
| Export | 66,317.470 | 18.000 | 66,335.470 |
| Totale incl. Küstenhandel | 190,486.892 | 11,920.204 | 202,457.096 |
| Auf Rechnung der Regierung | 6,353.213 | 1,153.100 | 7,506.313 |
| Zusammen | 196,840.105 | 13,073.304 | 209,913.409 |

| | 1888—1889 | | |
|---|---|---|---|
| | Waren | Edelmetalle | Totale |
| | | Rupien | |
| Import | 50,053.781 | 65.110 | 50,118.891 |
| Export | 61,088.221 | — | 61,088,221 |
| Totale incl. Küstenhandel | 175,757.767 | 12,149.870 | 187,907.637 |
| Auf Rechnung der Regierung | 3,653.976 | 1,519.003 | 5,172.979 |
| Zusammen | 179,411.743 | 13,668,873 | 193,080.616 |

| | 1889—1890 | | |
|---|---|---|---|
| | Waren | Edelmetalle | Totale |
| | | Rupien | |
| Import | 54,543.948 | 133.575 | 54,677.523 |
| Export | 77,813.576 | 1.845 | 77,815.421 |
| Totale incl. Küstenhandel | 197,279.295 | 10,989.120 | 208,268.415 |
| Auf Rechnung der Regierung | 2,214.878 | 3,299.926 | 5,514.804 |
| Zusammen | 199,494.173 | 14,289.046 | 213,783.219 |

Hieraus ist ersichtlich, dass die Einfuhr fremder Waren seit der weiteren Ausdehnung der britischen Herrschaft keine großen Fortschritte gemacht hat. Andererseits muss berücksichtigt werden, dass die vollständige Pacificirung der neu eroberten Provinz noch kaum ein bis zwei Jahre alt ist und es ist daher nicht zu bezweifeln, dass sich in dieser Hinsicht im Laufe von wenigen Jahren ein großer Fortschritt bemerkbar machen wird.

Der auswärtige Handelsverkehr Burmahs hat während des Jahres 1889/90 die folgenden Werte betragen:

| | 1889—1890 | | |
|---|---|---|---|
| | Import Rs. | Export Rs. | Totale Rs. |
| England | 36,775.568 | 22,553.376 | 59,328.941 |
| Frankreich | 45.948 | 578.562 | 624.510 |
| Deutschland | 1,152.182 | 143.122 | 1,295.304 |
| Italien | 162.785 | 189.826 | 352·611 |
| Spanien | — | 270.957 | 270.957 |
| Mauritius | 17.301 | 94.854 | 112.155 |
| Südamerika | 1.954 | 4,012.673 | 4,015.627 |
| Arabien | 122.171 | — | 122.171 |
| Ceylon | 132.679 | 1,555.024 | 1,687.703 |
| China | 87.003 | 57.446 | 144.449 |
| Siam | 8.379 | 422.564 | 430.943 |
| Singapore | 11,859.637 | 20,781.439 | 32,641.076 |
| Sumatra | — | 465 | 465 |
| Australien | 493.496 | 54.449 | 547.945 |
| Andere Länder | 3,684.845 | 27,097.819 | 30,782.664 |
| Totale | 54,543.948 | 77,813.576 | 132,357 524 |

Unsere Monarchie ist in dieser Tabelle unter der Rubrik „Andere Länder“ inbegriffen; bezüglich unseres Handelsverkehres mit Burmah nach den einzelnen Artikeln eingetheilt, enthalten jedoch die amtlichen Ausweise die folgenden Daten:

| | Menge | | | Wert | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1887/88 | 1888/89 | 1889/90 | 1887/88 Rs. | 1888/89 Rs. | 1889/90 Rs. |
| Schuhe und Stiefel ... Paar | 247 | 157 | — | 22.790 | 44.961 | — |
| Baumwollgarn | — | — | — | — | — | — |
| „ Stückware, weiß gebleicht ..... Ellen | — | 3.220 | — | — | 1.127 | — |
| „ Stückware, gefärbt bedruckt ... Ellen | 125.515 | 228.353 | — | 32.444 | 68.457 | — |
| „ Taschentücher und Shawls ..... Stück | 13.600 | — | — | 1.920 | — | — |
| Seiden-Manufact.-Stückgüter Ellen | 877 | — | — | 1.270 | — | — |
| Wollen-Stückware.... Ellen | 7.449 | 64.063 | 8.394 | 11.800 | 75.929 | 10.354 |
| „ -Shawls...... Stück | 5.088 | 9.508 | — | 10.600 | 13.484 | — |
| Andere Handelsartikel.... | — | — | — | 11.596 | 25.195 | 20.442 |
| | | | Totale... | 92.420 | 229.153 | 30.796 |

Wie wenig jedoch diese Daten der Wirklichkeit entsprechen, ist schon aus zwei Umständen ersichtlich, welche der Berichterstatter während des kurzen Aufenthaltes in Burmah beobachtet hat. Erstens kommen unter den bei der Einfuhr aufgezählten Artikeln Papier und Kurzwaren, namentlich Gablonzer Waren überhaupt nicht vor, obwohl der Bazar in Rangoon voll mit solchen ist.

Zweitens ist in den statistischen Tabellen ein Export aus Burmah nach Österreich-Ungarn nicht ausgewiesen, und doch kauft z. B. die Reismühle in

Fiume jährlich große Quantitäten dieses Artikels in Burmah, allerdings via London.

Es erscheint nicht uninteressant, abgesehen vom Ursprunge der Waren, zu untersuchen, welche derselben bei der Ein- und Ausfuhr eine hervorragende Stelle einnehmen. In dieser Hinsicht geben die statistischen Ausweise vollkommen verlässliche Auskunft.

Der Import von Baumwollengarn hat betragen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre | 1885—86 | 2,985.282 | Rs. |
| „ „ | 1886—87 | 2,460.966 | „ |
| „ „ | 1887—88 | 3,711.673 | „ |
| „ „ | 1888—89 | 2,964.566 | „ |
| „ „ | 1889—90 | 4,622.574 | „ |

Die Weberei als Hausindustrie macht im Lande große Fortschritte; schwere Seidenstoffe für die Kleider der Eingeborenen sind von jeher in Burmah in vorzüglicher Qualität, und was Zeichnung und Zusammenstellung der Farben betrifft, mit vielem Geschmack angefertigt worden; das Rohmaterial wird aus China bezogen.

Der Import von Baumwollgeweben hat zwar infolge der kriegerischen Ereignisse einige Unterbrechungen erfahren, scheint aber im ganzen Aussicht zu haben, fortzuschreiten. Die verbreitetsten Sorten sind weiße, färbige und bedruckte Stoffe, sowie färbige Sacktücher und kleine Shawls.

Die Einfuhr betrug im Jahre:

| | | |
|---|---|---|
| 1886—87 | 6,781.294 | Rs. |
| 1887—88 | 13,017.641 | „ |
| 1888—89 | 8,631.259 | „ |
| 1889—90 | 10,521.610 | „ |

Metall- und Messerschmiedewaren:

| | | |
|---|---|---|
| 1886—87 | 771.850 | Rs. |
| 1887—88 | 1,250.828 | „ |
| 1888—89 | 1,205.248 | „ |
| 1889—90 | 1,161.369 | „ |

Der Import von Spirituosen und leichtem Bier hat in den letzten Jahren zugenommen, hingegen ist bei Wein, namentlich aber Champagner, ein Ausfall bemerkbar. Der Wert der Einfuhr aller Sorten an geistigen Getränken betrug im Jahre:

| | | |
|---|---|---|
| 1886—87 | 2,376.681 | Rs. |
| 1887—88 | 2,446.985 | „ |
| 1888—89 | 2,292.801 | „ |
| 1889—90 | 2,342.504 | „ |

bleibt im ganzen also stabil.

Der Consum von Petroleum nimmt in Burmah sowie in ganz Indien enorm zu. Obwohl die Provinz selbst ergiebige Quellen besitzt, ist bisher nur wenig geschehen, um dieselben gehörig auszunützen; der Bedarf muss daher noch vom Auslande, namentlich von Amerika gedeckt werden.

Die Einfuhr betrug im Jahre:

| | Aus Amerika | Im ganzen |
|---|---|---|
| | Gallonen | |
| 1886—87 ............ | 2,983.642 | 3,251.653 |
| 1887—88 ............ | 2,032.006 | 3,708 309 |
| 1888—89 ............ | 1,877.397 | 3,563.730 |
| 1889—90 ............ | 5,451.722 | 6,489.200 |

Unter der Rubrik »Lebensmittel« nehmen getrocknete und gesalzene Fische für die Eingebornen die erste Stelle ein; dieser Artikel kommt aus den benachbarten Ländern und ist für den europäischen Handel von keiner Wichtigkeit.

Hingegen wäre es empfehlenswert, den bei der eingeborenen Bevölkerung beliebten und verbreiteten Seiden- und Halbseidenstoffen volle Aufmerksamkeit zu schenken. Hiebei ist zu bemerken, dass namentlich bei den Einwohnern von Städten die Mode, was Muster und Farbe anlangt, häufig wechselt.

Die größeren Importhäuser haben ihre eigenen burmesischen Zeichner, die neue Muster theils erfinden, theils copiren. Der heimische Fabrikant muss sich daher von Fall zu Fall strenge an die Instruction des Bestellers halten.

Importirt wurden aus:

| | 1889/90 | |
|---|---|---|
| | Yards | Rs. |
| England............... | 4,826.191 | 6,678.205 |
| Singapore ............. | 404 884 | 624.956 |
| Anderen Ländern ....... | 4.601 | 7.713 |
| Totale... | 5,235.676 | 7,310.874 |

Die nach Burmah eingeführten Wollenstoffe bestehen größtentheils aus wollenen Decken und Wirkwaren im Werte von etwas über 2 Millionen Rupien jährlich.

Der Berichterstatter hat Gelegenheit gehabt, sich im Bazar von Rangoon davon zu überzeugen, dass ein guter Theil der in obige Rubrik fallenden Waren österreichischen Ursprunges ist.

Der Wert der Einfuhr derjenigen Artikel, welche für unsere Industrie noch eventuell in Betracht kommen könnten, hat betragen:

| | 1887/88 | 1888/89 | 1889/90 |
|---|---|---|---|
| | Rs. | Rs. | Rs. |
| Kleidungsstücke und Zugehör.... | 1,512.090 | 1,444.400 | 1,616.532 |
| Glaswaren .................. | 388.538 | 394.450 | 529.328 |
| Leder und Lederwaren ......... | 224.616 | 189.101 | 197.783 |
| Maschinen .................. | 578.664 | 1,128.794 | 797.818 |
| Streichhölzer ................ | 624.572 | 270.921 | 591.707 |
| Papier ...................... | 293.697 | 296.316 | 278.701 |
| Seife ....................... | 139.613 | 194.369 | 138.571 |
| Zucker ...................... | 900.423 | 969.050 | 1,180.027 |
| Regenschirme................. | 534.432 | 442.356 | 546.219 |

Die Gesammtausfuhr von British-Burmah hat im Finanzjahre 1889/90 77,815.421 Rs. betragen.

Der Export vertheilt sich auf die folgenden Artikel:

| | |
|---|---|
| Reis | 80·04 % |
| Teakholz | 9·46 „ |
| Cutch | 3·02 „ |
| Häute | 0.96 „ |
| Kautschuk, roh | 0.78 „ |
| Baumwolle | 1.40 „ |
| Jade | 1.06 „ |
| Andere Artikel | 3.28 „ |
| | 100.00 % |

Noch vor wenigen Jahren ist der größere Theil des burmesischen Reises ungeschält zur Ausfuhr gelangt.

Heute haben sowohl in Rangoon als in den übrigen Hafenstädten die größeren Exporthäuser eigene Reisschälfabriken gebaut, welche zum Theil auch mit Polirmaschinen neuester Construction versehen sind; die Abfälle werden als Brennmaterial bei den Motoren benützt, und der Exporteur ist demnach in der Lage, auch den Gewinn des Raffineurs einzuziehen. Leider hat sich wilde Speculation auch dieses Artikels bemächtigt; alte solide Firmen sehen sich genöthigt, dem Strome zu folgen, und an die Stelle des sicheren, soliden Geschäftes tritt allmählich reines Glücksspiel.

Der Export von Teakholz hat im letzten Jahre 7,338.020 Rs. betragen, wovon 6,147.769 auf England entfallen.

Während des letzten Jahres haben 1158 fremde Fahrzeuge mit 1,303.694 Gehalt in British-Burmah verkehrt.

Der Haupthafen Rangoon participirt mit 93.03% am Import und mit 70.83% an der Ausfuhr. Hiebei muss bemerkt werden, dass die größeren Firmen in Rangoon und den anderen burmesischen Häfen Filialen unterhalten, welche den Reis daselbst einkaufen und direct verschiffen. Die importirten Waren werden hingegen direct an die Warenhäuser in Rangoon consignirt.

Nach den Handelsbeziehungen mit der eigentlichen Provinz Burmah kommen zunächst die halb unabhängigen Gebirgsstämme im Norden und Nordosten Burmahs, sowie die Handelsstraße nach China, namentlich nach dem Districte Yün-nan in Betracht.

In ersterer Hinsicht gibt ein von Mr. W. Sheriff, Partner des k. und k. Consuls Biedermann in Rangoon und gegenwärtig Gerent des k. und k. Consulates, an die dortige Handelskammer im Juli 1889 gerichteter Bericht sehr wertvolle Aufschlüsse.

Mr. Sheriff hat im Auftrage der Handelskammer mit einer von der Regierung beigestellten Escorte und mehreren Sachverständigen die Grenzbezirke persönlich bereist und eine Anzahl ganz neuer Notizen von handelspolitischer Wichtigkeit gesammelt.

Die Shanstaaten, wie das Gebiet zwischen dem Irawaddyflusse im Westen und China im Nordosten gewöhnlich genannt wird, standen von jeher unter der nominellen Herrschaft der Könige von Burmah und waren gewohnt, bald von ihrem unmittelbaren Gebieter, bald von dessen Schutzherren, den Chinesen, unter dem Titel von Tribut gebrandschatzt zu werden.

Das ganze Gebiet kann auf ungefähr 15.000 englische Quadratmeilen geschätzt werden, kommt also an Ausdehnung ungefähr der Schweiz gleich.

Der größte Theil des Landes besteht in einem Hochplateau, welches zwischen 1500 und 3500' über dem Meeresspiegel liegt; die Gebirgsspitzen erreichen eine Höhe von 9000'.

Das Land ist an natürlichen und nie versiegenden Wasserläufen ungemein reich; schiffbare Flüsse besitzt es jedoch nicht.

Der Boden ist wie in ganz Burmah sehr fruchtbar, jedoch infolge der ungeregelten Verhältnisse nur sehr spärlich behaut. Als Beweis der enormen Ergiebigkeit des Bodens mag angeführt werden, dass leicht drei Reisernten im Jahre vom selben Acker gewonnen werden können.

Shans und Kashins sind die zwei Hauptstämme, welche das Land bewohnen. Sie sind im ganzen arbeitsamer als die Burmesen, nebstdem gutmüthig und gastfreundlich.

Die Männer sind zwar immer bewaffnet, das scheint aber mehr Nothwehr gegen ihre Obrigkeit zu sein, als Streitsucht. Ebenso ist es augenscheinlich mehr die Furcht vor Erpressungen als Trägheit, wenn der Ackerbau bisher nicht eifriger betrieben worden ist. In dieser Hinsicht ist ein merklicher Fortschritt bemerkbar, seitdem die englische Herrschaft in Burmah festeren Fuß gefasst hat und in der Bevölkerung allmählich das Gefühl der Sicherheit für Gut und Leben überhand nimmt. Die Spuren der alten Wirtschaft sind jedoch noch häufig; unter anderem hat Mr. Sheriff ein Dorf mit etwa 700 Häusern passirt, von denen nicht ein Dutzend bewohnt war.

Als besonders wichtig für die zukünftige Handelsstraße nach China muss in Verbindung mit dem Wasserreichthume des Landes der Umstand gelten, dass das Terrain zwischen Mandalay, dem Endpunkte der jetzigen Eisenbahn, und der Provinz Yün-nan in directer nordöstlicher Richtung für den Bau einer neuen Bahn besonders geeignet erscheint.

Auf der Route Mandalay—Pyinulvin—Gokteik—Pyaungaung—Thibaud—Lasho—Manngyaw—Kunlon beträgt die Steigung nie mehr als 1' zu 40'; nebstdem liegt auf dieser Linie eine Anzahl von größeren Städten, deren Handel jetzt schon einige Bedeutung hat. Straßen für den Verkehr von Ochsenwagen sind nicht selten.

Die Hauptproducte des Landes sind Reis, Thee, Tabak, Baumwolle, Opium, Holz, kleinere Quantitäten von Eisen, Silber und Salz. Nebstdem werden die vorzüglichen burmanischen Ponnies und Hornvieh gezogen.

Endlich befindet sich an der östlichen Grenze eine solche Anzahl von wilden Elefanten, dass ganze Dörfer den Verheerungen dieser Colosse weichen mussten.

Hiebei ist zu bemerken, dass die Riesenkraft dieser Thiere in ganz Burmah beim Weiterschaffen und Flößen der enormen Teakholzblöcke in ausgedehntem Maße benutzt wird. Elefanten rollen die Stämme zum Flusse, bringen Anstauungen, welche bei scharfen Wendungen oft vorkommen, mit großem Geschick wieder in Gang, holen die Stämme beim Landen aus dem Wasser, rollen sie das Ufer hinauf, schlichten sie in regelmäßige Lager und schleppen sie endlich zur Sägemühle oder Einschiffung.

Alle diese Operationen wären ohne die intelligente Kraft dieser Thiere mit den allergrößten Schwierigkeiten verbunden, bei dem enormen Gewichte der Pflöcke oft ganz unmöglich. Die Existenz der Elefanten in diesem Gebiete ist daher für die weitere Entwicklung des Handels von der allerersten Wichtigkeit.

Die Industrie des Landes ist selbstverständlich auf nicht hoher Stufe und beschränkt sich auf die Production der nöthigen einfachen Gewebe, Werkzeuge, Hausgeräthe und Waffen.

Ebenso unbedeutend ist der auswärtige Handelsverkehr, der sich nach annähernder Schätzung auf 3,400.000 Rupien beläuft.

Einige höhere chinesische Beamte aus Yün-nan sollen der früher erwähnten Commission entgegengekommen sein und sich bereit erklärt haben, den Handel ihrerseits nach Kräften zu fördern.

Mit Rücksicht auf die mehr oder minder entfernte Zukunft, in welcher unsere Industrieartikel dereinst ihren Weg nach den Shan-Staaten finden werden und von da weiter nach China, verdienen namentlich zwei Umstände hervorgehoben zu werden.

Erstens ist die Mehrzahl der von Mr. Sheriff in den Bazars der verschiedenen Städte gefundenen Industrieartikel von der Art, in welcher unsere Monarchie eminent concurrenzfähig ist. Es mögen namentlich erwähnt werden: Wollen- und Baumwolldecken, Baumwollvelveteen, türkischrothe Garne und Gewebe, orangefarbene Baumwollkopftücher, Blechdosen mit kleinen Spiegeln für Schnupftabak, Hemdknöpfe, österreichische Streichhölzer, wahrscheinlich über China importirt, Hafteln, Nadeln, rother Sammt auf Baumwollgrund, Wagendecken, gesteppte Baumwolldecken, Börteln, Taschenmesser, kleine Zinkbowlen, Silber- und Goldglasperlen, Glasknöpfe mit Goldrand, Scheren, Seife, ordinäres Papier, Huckabock-Handtücher bedruckte Baumwollstoffe, Indigodrill, Bleistifte, Phantasieknöpfe, kleine Öllampen, Drahtstifte, Pferdestriegel.

Noch wichtiger erscheint jedoch eine Mittheilung, welche dem Berichterstatter von Mr. Sheriff mündlich gemacht worden ist.

Die Commission versah sich selbstverständlich mit einem Vorrathe von kleineren Geschenken für die Häuptlinge und Dorfvorsteher auf dem bereisten Gebiete.

Nun zeigten dieselben ohne Ausnahme die größte Vorliebe für Gablonzer Waren, Glasschmuck, Ringe, Ohrringe, Knöpfe und andere Kleinigkeiten, welche an und für sich unter allen den mitgebrachten Sachen eigentlich den geringsten Wert repräsentiren.

Es wäre schwer jetzt schon ein präcises Urtheil darüber fällen zu wollen, auf welche Artikel sich der Handel mit dem südwestlichen China und den benachbarten Ländern dereinst erstrecken wird; annähernd ist dies jedoch aus den bisherigen spärlichen officiellen Daten zu folgern.

Hiebei kommt jedoch noch ein Umstand in Betracht.

Yün-nan war während der letzten 30 Jahre der Schauplatz von blutigen Aufständen, die von China in noch blutigerer Weise unterdrückt worden sind. In manchen Städten sind in einem Tage drei Viertel der Bevölkerung hingeschlachtet worden.

Das Land fängt jedoch an, sich von diesen fürchterlichen Schlägen zu erholen, Bauern und Handwerker kehren wieder in ihre Hütten zurück, und mit dem wachsenden Wohlstand wird gewiss auch das Bedürfnis nach fremden Artikeln reger werden.

Die statistischen Ausweise, betreffend den auswärtigen Handelsverkehr von British-Burmah zu Lande, datiren erst von einem Jahre. Die Grenze zwischen dieser Provinz und China ist noch nicht genau gezogen und wird vielleicht noch jahrelang unbestimmt bleiben. China betrachtet England eigent-

lich noch als Eindringling und will sich auf keine positiven Abmachungen einlassen.

Die englische Regierung musste sich daher darauf beschränken, auf gewissen Punkten, welche die größeren Handelskarawanen passiren, Zollstationen aufzustellen.

Solche Stationen existiren in Bhamo, in Maymyo im Districte Mandalay und Hlaingdet im Districte Meiktila. Nebstdem wird das am Saloccaflusse von Zimmé und Karenni kommende Teakholz besonders registriert.

Der Wert des gesammten Handels auf der erwähnten Straße hat im Laufe des letzten Finanzjahres 8,785.877 Rupien betragen.

Der Transport der Waren geschieht größtentheils auf Lastthieren, außerdem haben 313 Ochsenkarren die Grenze passirt.

Die größte der natürlichen Handelsstraßen, welche Burmah besitzt, ist der nach Norden führende, bis Bhamo bequem schiffbare Irawaddy. An einem der Zweigläufe, durch welche dieser Strom das Meer erreicht, liegt Rangoon, die Hauptstadt des englisch-burmanischen Reiches.

Dieser Wasserlauf, der Rangoonfluss, ist es auch, welcher der Stadt den Namen gegeben hat; er ist der östlichst gelegene der nennenswerten Delta-Arme des Irawaddy. Man hat von der Seemündung des Rangoonflusses bis zum Ankerplatz vor der Stadt etwa 30 Seemeilen zurückzulegen.

Fregattenkapitän v. Spetzler bemerkt über diese Fahrt, dass die vorhandenen englischen Karten- und Segelanweisungen zwar für das Anlaufen der Flussmündung, aber nicht ebenso für das Befahren der Flusstrecke als ausreichend anzusehen sind; doch besteht ein geregeltes Lootsenwesen, und es wird die Fahrt auf der Flusstrecke immer unter Führung von Locallootsen zurückgelegt.[1]) Die Ufer dieser unteren Flusstrecken sind, wie überhaupt das ganze Delta des Irawaddy, vollständig flach; die Uferstrecken sind nur zum Theil dem Anbau unterzogen; weite Flächen sind mit dichten Dschungeln bedeckt.

Im Bereiche der Stadt, in der ganzen Ausdehnung des Flusshafens, sind die Uferverhältnisse trotz der sehr bedeutenden Niveauunterschiede sehr gute. Nur wenige Uferbauten waren erforderlich; an den meisten Stellen genügt die natürliche Beschaffenheit des Flussufers für alle Zwecke des Schiffsverkehres. Es gibt 32 Anlegeplätze, welche sämmtlich sehr praktisch eingerichtet sind. Die wichtigsten derselben werden bei Nacht durch rothe Standlichter bezeichnet. Größere Molos, für die Aus- und Einlademanipulationen der Schiffe, sind fünf vorhanden; es sind dies starke eiserne Gerüste, mit schweren Holzconstructionen überbaut. Die meisten sind mit zwei bis drei Hebekrahnen versehen, von welchen aus Fahrgeleise zu den zahlreichen auf dem Ufer errichteten Warendepôts führen. Landfesten und sonstige Vertauungsvorrichtungen sind in ausreichendem Maße vorhanden. Im Flusse liegen 15 rothe und zwei schwarze Boyen zum Vertauen und Verholen. Der Molo vor dem Postgebäude trägt einen Scherenkrahn, welcher 30 *t* Tragfähigkeit besitzt.

Docks sind keine vorhanden, doch ist die Anlage solcher beschlossen; ein Aufschlepp, welcher für Schiffe bis zu 600 *t* Größe verwendbar ist, be-

[1]) Vgl. pag. 71.

findet sich auf dem rechten Flussufer. Auch zwei kleine Werften finden sich vor, die eine am rechten Ufer für Schiffe bis 600 *t*, die andere am linken Ufer für noch kleinere Fahrzeuge berechnet.

Die Vertaüungsplätze im Flusse und an den Ufern werden den Schiffen vom Hafenamte zugewiesen; NAUTILUS lag in 28' Tiefwasser und beobachtete Gezeitströmungen von 3 Meilen, bei Niveaudifferenzen von 14—21'.

Die Stadt liegt auf vollkommen ebenem Terrain, an dem linken Ufer des Flusses. Die räumliche Ausdehnung der Stadt ist eine bedeutende; ihre Gebäude weisen keinerlei typischen Stil auf. Große massive und starke Steinbauten reihen sich an ärmliche hölzerne Hütten; palastartige Gebände stehen zwischen leichten *Bungalows* aus Riegelwänden; neben chinesischen Häusern aus fußdicken Mauern, mit reich verziertem geschweiften Dache, sieht man die ärmlichen Hütten der Eingebornen. So bunt und abwechslungsreich hiedurch der Anblick der einzelnen Häuserzeilen wird, so regelmäßig und einförmig ist hingegen deren Anlage. Breite, gerade Straßen ziehen sich in der dem Flusslaufe parallelen Richtung hin, und werden in gleichen Abständen von Quergassen unter rechtem Winkel durchschnitten. In bedeutender Längenausdehnung längs des Flusses, breitet sich die Stadt bis zu einem, dem Flusse beinahe parallelen Canale aus. In diesem Hauptheile der Stadt finden alle öffentlichen Bauten und Anlagen, alle dem Handel und Verkehr dienstbaren Gebäude ihren Platz, während die zu privaten Zwecken bestimmten Wohngebäude der besser situirten Classen sich meistens jenseits des erwähnten Canales befinden. Diese Wohngebäude sind durchwegs in einem einfachen und anmuthigen Villenstile gehalten und ruhen auf Pfahlwerk, durch welches ihre Erdgeschoße hoch über den Boden erhoben werden, sie weisen meist nur ein einziges Stockwerk auf, um welches ringsherum sich eine breite, luftige Veranda zieht. Das Baumaterial dieser Villen ist fast ausschließlich Holz. Die Hauptstraßen im Theile zwischen Fluss und Canal sind die *Strand Road*, *Merchant Street*, *Phaire Street*, *Pagoda Road*; die wichtigsten Straßen jenseits des Canals führen die Namen *Halpin Road*, *Godwin Road* und *Kemendine Road*.

An dem Flussufer bemerkt man die hervorragendsten öffentlichen Gebäude; das *Court House*, das Gouvernementgebäude, Zollhaus, dann das Gebäude des Post- und Telegraphenamtes. Das letztgenannte Palais fällt durch gefälligo Bauart und imposante Größe auf; es ist zweistöckig und trägt ringsumlaufende schöne Galerien mit eisernen Trägern, Säulen und Geländern.

Mehrere Kirchen und Bethäuser sind über den Raum der Stadt vertheilt; durch Größe und Bauart zeichnen sich zwei römischkatholische, je eine protestantische, presbyterianische und baptistische, dann eine armenische Kirche und eine Moschee aus. Zahlreiche chinesische Bethäuser sind vorhanden und machen sich durch ihre bizarren Bauformen bemerklich. Als die auffälligsten und originellsten Bauten im Stadtbereiche erscheinen aber dem Besucher auch hier die zahlreichen Pagoden, welche sich als hohe Kegelthürme darstellen, massiv aus Backsteinen erbaut und mit dicken Mörtellagen bekleidet, oft in ihrer ganzen Höhe vergoldet; die scharfe Spitze meist mit einem Flechtwerk umgeben, welches die Form einer Krone hat.

Die bedeutendste unter allen Pagoden Rangoons ist die Dagon-Pagode, im Rücken der Stadt, etwa 3 Meilen vom Flussufer entfernt gelegen. Sie steht auf einem niederen Hügel und erhebt sich bis zu 470' über den Boden. An ihrer Basis ist sie von zahlreichen kleinen Pagoden umgeben,

welche der Hauptpagode in der Form gleichen; ein weiter Kreis von Elefanten und Fabelthieren, sämmtlich in Stellungen, die unvorkennbar Anbetung ausdrücken, umgibt den ganzen Pagodencomplex. Das untere Drittheil der Hauptpagode besteht aus gegen oben zu sich verjüngenden, wulstartigen Baulagen; von da ab erhebt sich die Pagode sehr steil und vollkommen glatt bis zur Spitze. Die Krone derselben soll aus edlen Metallen gefertigt und mit echten Edelsteinen besetzt sein; ibr Wert wird auf eine Million Rupien geschätzt; am äußeren Rande des Hügelplateaus, welches die Pagode trägt, befinden sich mehrere kleine Buddhatempel. Dieselben beherbergen Statuen der Gottheit in den drei häufigst wiederkehrenden Stellungen: auf einer Lotosblume sitzend, stehend mit vor der Brust gefalteten Händen, oder auf der rechten Seite liegend.

Nächst der großen Dagon-Pagode verdient noch die Sula-Pagode Erwähnung, welche sich in Mitte der Stadt, wenige hundert Schritte von dem am meisten benützten Anlegeplatze erhebt; dann die ebenfalls große, sogenannte Signal-Pagode. Auch diese beiden Pagoden sind, wie die Dagon-Pagode, von ihrem Fuße bis zur Spitze vergoldet.

Sowohl die Tempelbauten und Pagoden, als die Buddhastatuen halten keinen Vergleich mit jenen Bangkoks aus; sie stehen sowohl an Schönheit der Form als an prunkhafter Ausstattung den letzteren beiweitem nach.

Die Bevölkerung von Rangoon ist eine sehr gemischte. Außer den etwa 3000 Seelen zählenden Europäern findet man nicht allein Eingeborne aus den verschiedenen Theilen Burmahs, sondern auch zahlreiche Indier, vornehmlich solche von Madras und der Coromandelküste (Klings), dann von Chittagong und Akjab, Angehörige der verschiedenen auf der hinterindischen Halbinsel sesshaften Stämme, und sehr zahlreiche Chinesen, welch letztere auch hier, wie überall im fernen Osten, die am meisten vertretene Race sind und stets an Zahl, Wohlstand und Einfluss zunehmen. Die Gesammtzahl der Bevölkerung wurde dem Fregattenkapitän Spetzler mit 143.170 Seelen angegeben, eine Zahl, die auf älteren Schätzungen oder Zählungen beruhen dürfte, da wir gegenwärtig die Bevölkerungszahl von Rangoon mit 181.000 angegeben finden.[1])

Es fehlt in Rangoon an keiner der Einrichtungen, welche durch die mannigfachen Bedürfnisse einer so zahlreichen und so gemischten Bevölkerung bedingt werden. Die mannigfachen Kirchen und Betbäuser der verschiedensten Confessionen haben wir bereits erwähnt; desgleichen bestehen ausreichend Schulen, von den burmanischen Volksschulen an bis zu einer von der Regierung erhaltenen Hochschule. Neben einer Municipalmittelschule bestehen mehrere Collegien, zwei höhere Mädchenschulen und Internate für Mädchenerziehung. Ein großes Hospital ist vorhanden, in welchem eine in einem eigenen Gebäude separirte Abtheilung darauf eingerichtet ist, Europäer in Behandlung aufnehmen zu können. Außer diesem Hauptspital verfügt man noch über kleinere Spitäler für die Behandlung ansteckender Krankheiten und für besondere Zwecke. Ein gut eingerichtetes Seemannsheim bietet dienstlosen oder reconvalescenten Seeleuten billige und behagliche Unterkunft sowie gute Verpflegung. Ein großes Centralgefängnis besteht in Rangoon und bietet in der bunten Zusammensetzung seiner Bewohnerschaft ein Abbild der eben so bunt zusammengewürfelten Einwohnerschaft der Stadt.

[1]) Vgl. Hübner-Juraschek's statistische Tafeln 1891/92.

Neben all den staatlichen Ämtern für Justiz, Verwaltung, Verkehr und Finanzen, findet man in Rangoon Consulate aller Großmächte und der bedeutenderen Seestaaten, Agentien aller Hauptverkehrslinien des Welthandels, zahlreiche Banken u. s. w. Von den letzteren sind die *Bengal Bank*, die *Chartered Bank* und die *Chartered Mercantil Bank* die vornehmsten.

Die zahlreichen Europäer, welche in Rangoon ihren Wohnsitz haben, verfügen über alle Mittel und Einrichtungen, durch welche in überseeischen Plätzen von englischer Präponderanz das gesellige Leben nicht allein erträglich, sondern angenehm gemacht wird. Das Clubwesen ist sehr lebhaft und es steht unter den Clubs von Rangoon der Burmah-Club an der Spitze. Außer diesem gibt es einen *Gymkhanaclub*, einen Pegu-Club, einen deutschen und mehrere chinesische Clubs. Eine *Town Hall*, ein schönes, geräumiges, aus Stein aufgeführtes Gebäude, steht für größere gesellige Vereinigungen und Unterhaltungen zur Verfügung. Ähnlichen Zwecken dient ein geschmackvoller Holzbau, die *Assembly Rooms*. Ein großer Rennplatz dient den Zwecken des Sports; an Freimaurerlogen — die wir hier, wie überall im fernen Osten, zunächst den Geselligkeitsinstitutionen anreihen dürfen — hat auch Rangoon keinen Mangel.

An Zeitungen erscheinen hier: Die *Rangoon Times*, *Rangoon Gazette*, der *Burmah Herald*, die *British Burmah News* und die *Albion Press*.

Infolge seiner Lage und des Klimas hat Rangoon keine sehr günstigen sanitären Verhältnisse. Die bösen tropischen Fieber, Dysenterien, Unterleibskrankheiten, Pocken und Cholera fordern alljährlich zahlreiche Opfer. Von Seite der Behörden geschieht das Möglichste, um auf die Besserung der sanitären Verhältnisse einzuwirken. Allerdings gibt es da manche Schwierigkeiten zu überwinden, welche nicht allein in der Beseitigung natürlicher gegebener Thatsachen, sondern häufig auch in der Bekämpfung von Indolenz und Aberglauben der unwissenden Bevölkerung bestehen. So ist z. B. die Kuhpockenimpfung obligatorisch gemacht worden; aber es kostet Mühe genug, dieser Operation die erforderliche allgemeine Verbreitung zu sichern. Desgleichen hat man große Schwierigkeiten, die Leute vom Genusse des schädlichen, infiltrirten Brunnenwassers abzuhalten; gar manche der vorhandenen Brunnen gelten als heilig und ihr gesundheitsschädliches Wasser wird deshalb jenem vorgezogen, welches mit großen Kosten nach der Stadt geleitet worden ist. Aus zwei großen Reservoirs, dem *Royal Lake* und *Kokine* wird das in denselben angesammelte Regenwasser, mit dem Wasser einiger Quellen vermischt, in die Häuser der Stadt geleitet. Die Leitung besteht aus eisernen Röhren und das Wasser soll allen Anforderungen an ein gesundes und gutes Trinkwasser entsprechen, besonders wenn dasselbe vor dem Gebrauche noch filtrirt wird — welche Vorsichtsmaßregel aber nur von den Europäern befolgt wird. Als ungünstig für die Gesundheitsverhältnisse der Stadt darf es auch bezeichnet werden, dass deren niedere und ebene Lage es bisher zur Anlage von Drainageeinrichtungen nicht hat kommen lassen. Man behilft sich mit dem Tonnensystem und entleert die angesammelten Fäcalstoffe in den Fluss. Die regelmäßig veröffentlichten Sanitätsberichte des Stadtphysikus sprechen sich aber über Handhabung und Resultate dieses Systems ungünstig aus, und befürworten die Anlage eines tiefliegenden, zur Flussohle abfallenden Canalnetzes.

In commerzieller Beziehung hat Rangoon schon seit langer Zeit eine hervorragende Bedeutung erlangt, welche sich gegenwärtig, da nach

der Einnahme von Mandalay und der Entthronung des letzten burmanischen Königs das ganze Land dem civilisatorischen Einflusse Englands anheimgegeben ist, noch wesentlich steigern dürfte. Die günstige Lage an einem auch für große Seeschiffe fahrbaren Strome, von welchem aus zu jeder Jahreszeit große Flussdampfer bis Mandalay (665 Meilen) und kleinere bis Bhamo (300 Meilen von Mandalay) vordringen können, sichert Rangoon die Stellung als erster Ein- und Ausfuhrplatz für den großen burmanischen Bereich. Man berechnet die Gesammtlänge der schiffbaren Wasserläufe Burmahs mit 9330 Meilen (englisch); dazu kommen 2529 Meilen Landstraßen und (1886/7) 327 Meilen Eisenbahn.[1]) Von den Wasserstraßen kommen vornehmlich der Irawaddy, der Salween und der Sittang in Betracht; der erstere, mit seinem Abflusse Rangoon, ist unter denselben bezüglich des Verkehres weitaus der bedeutendste. Ebenso kommt es Rangoon zu statten, dass die Hauptstraßenzüge und sämmtliche bisher von den Engländern in Burmah angelegten Eisenbahnen von Rangoon ihren Ausgang nehmen. Die Eisenbahnlinien sind bisher (nebst der neu ausgebauten Strecke nach Mandalay):

1. Die Irawaddylinie von Rangoon nach Prome, in einer Länge von 161 Meilen; diese Linie hat 24 Stationen und die Fahrtdauer beträgt 9 Stunden.

2. Die Sittanglinie, von Rangoon nach Tonnjoo, 166 Meilen lang, ebenfalls 24 Stationen, Fahrtdauer $12\frac{1}{4}$ Stunden.

Eine Localbahn führt in der Länge von 9 Meilen von Rangoon nach Insem.

Telegraphenleitungen sind längs der Eisenbahnen geführt, erstrecken sich aber auch nach allen wichtigeren Orten des Landes, nach Vorderindien, nach Penang und Bangkok. Im Verwaltungsjahre 1886/7 wurde die Länge der Leitungen des burmanischen Telegraphennetzes von 2090 auf 3081 Meilen, mit einer Drahtlänge von 5891 Meilen gebracht.

Der sehr ansehnliche Seeverkehr von Rangoon wird in seinem regelmäßigen Theile vornehmlich von den Schiffen der staatlich subventionirten *British India Steam Navigation Company* bewältigt. Für die Binnenschiffahrt, welcher hier eine große Bedeutung zukommt, steht die *Irawaddy Flotilla Company* in erster Linie, welche über ein großes und sehr zweckentsprechend eingerichtetes Schiffsmaterial verfügt.

Die lebhafteste Zeit für den Schiffsverkehr in Rangoon ist die Zeit der Reisernte, nämlich Februar bis Mai. Fast alle größeren Schiffahrtsgesellschaften sind dann durch ihre Schiffe hier vertreten und auch die jetzt überall so sehr zurücktretende Segelschiffahrt kommt für die Reisverfrachtung zur Geltung. Es kommt vor, dass von einzelnen großen Reisfirmen bis zu 30 große Segler, den verschiedensten Flaggen angehörend, für die Reiscampagne gechartert und befrachtet werden. Die Flaggen Englands, Deutschlands und Italiens sind hiebei stets am meisten vertreten.

[1]) Ungerechnet die in letzter Zeit vollendete Linie nach Mandalay.

## 42. Moulmein.

*NAUTILUS: 6. bis 12. December 1885.*

---

Das Anlaufen der Mündung des Salween, sowie das Befahren der nach Moulmein führenden unteren Stromstrecke ist mit erheblichen, navigatorischen Schwierigkeiten verbunden. Einerseits sind die starken, in ihrer Richtung nur sehr schwer controlirbaren Gegenströmungen dem sich nähernden Schiffe hinderlich, anderseits sind die zahlreichen Sandbänke an der Mündung und im Flusse selbst fortwährend sehr bedeutenden Änderungen unterworfen. Die hiedurch bedingte Veränderlichkeit des Fahrwassers ist eine solche, dass eine eigene, ständige Commission unter Leitung eines Officiers, mit der steten Beobachtung der einschlägigen Verhältnisse und der Markirung der für die Schiffahrt praktikablen Canäle beschäftigt ist. Die Größe der Wasserflächen, welche für die Sicherheit der Schiffahrt unter Controle gehalten werden müssen, erschwert es, überall die erforderliche Dichtigkeit der Lothungen walten zu lassen; es werden nur zu oft neue gefährliche Stellen gefunden und thatsächlich hatte man eben wenige Wochen vor Ankunft des NAUTILUS, mitten im Fahrwasser des mittleren in den Fluss führenden Hauptcanals, ein kleines bisher unbekanntes Riff entdeckt.[1])

Den navigatorischen Schwierigkeiten, welche durch diese Verhältnisse geschaffen werden, wird durch ein geregeltes Lotsenwesen begegnet. Kleine Lotsenschooner kreuzen bei gutem Wetter zwischen der Flussmündung und *Double Island.* Sie führen europäische, aber häufig auch eingeborene, mit Regierungs-Licenzen versehene Lotsen.

Fregattenkapitän v. Spetzler räth, sich bei dem Anlaufen gut südlich, gegen *Double Island* zu halten, und erst nach genau gesicherter Position gegen Amherst abzuhalten; sollte man bishin keinen Lotsen an Bord bekommen haben, so muss im SSW von Amherst geankert und das Lotsensignal gezeigt werden. Das Land im Norden von Amherst am rechten Stromufer bietet keine genügenden Orientirungspunkte und es können Schiffe, die

---

[1]) Dasselbe liegt unter den Pellungen: Wasser Pagode SO $^1/_4$ O; *Patch* Boye SW $^1/_4$ W.

von Westen kommen, durch die Strömungen leicht nach Norden vertrieben werden und in den gefährlichen Bereich der ausgedehnten äußeren Sandbänke gerathen; deshalb ist unter allen Umständen ein weit nach Süden gerichtetes Abhalten anzurathen.

Von der Flussmündung an hat das Schiff 30 Meilen in nördlicher, dann noch 13 Meilen in östlicher Richtung zurückzulegen, um vor Moulmein zu gelangen. Hier findet man sicheren und bequemen Ankerplatz, doch muss man der bedeutenden Strömung wegen das Schiff in Hahnepoot vertaüen; die Höhe der Springflut beträgt 22, jene der Nippflut 12′, und man hat demnach oft, besonders zu Zeiten des Ebbstromes, mit Strömungen bis zu 7 Meilen zu rechnen.

Im Bereiche des Flusshafens von Moulmein gibt es keinerlei Vertaüungsvorrichtungen; nur an einigen Stellen des linken Ufers findet man vereinzelte Kegelboyen, welche aber nur für das Vertaüen von Booten benützbar sind. Desgleichen beschränken sich die Ladevorrichtungen auf einen kleinen Handkrahn, welcher in der Nähe des Hafenamtes aufgestellt ist. Eingedämmte Ufer sind nur in der Nähe einer hier vorhandenen größeren Werfte bemerkbar; drei Anlegeplätze können als gut praktikabel bezeichnet werden, während verschiedene steinerne Stiegen, welche zu dem Flusse führen, sehr schlecht erhalten und überhaupt nur bei Flut benützbar sind.

Die Stadt Moulmein liegt am linken Ufer des Flusses. Sie dehnt sich in dem verhältnismäßig schmalen Terrain zwischen dem Flussufer und der diesem Ufer nächsten Hügelkette aus. Dem Ufer zunächst liegt eine lange Reihe von Holzlagern mit vielen, zu diesen Lagern gehörenden Sägemühlen. Flussaufwärts von diesen Holzlagern, in der Nähe eines aus Eisen hergestellten Molos — des besten Anlegeplatzes des Flusshafens — bemerkt man eine Anzahl steinerner, in europäischem Stile hergestellter Häuser. In diesen Gebäuden sind die Bureaus der Regierungsämter und jene der öffentlichen Verkehrsanstalten untergebracht.

Hinter der erwähnten Reihe von Sägemühlen, zum Theile von diesen unmittelbar begrenzt, läuft parallel zum Flusse die lange, breite Hauptstraße von Moulmein. Landwärts von dieser Hauptstraße, bis an den Fuß einer nahen Hügelkette sich ausdehnend, liegen zerstreut *Bungalows* und Wohnstätten der Eingeborenen; sowohl die einen als die andern sind von ausgedehnten Baumpflanzungen umgeben und es wird dieser anmuthige Stadttheil von regelmäßig angelegten Straßen und Alleen in verschiedenen Richtungen durchkreuzt.

Die Wohnhäuser der Eingeborenen bestehen aus soliden Bretterbauten, mit glatten Außenwänden, einfachen, mit schindelartigen Holztafeln gedeckten Dächern. Die innere Einrichtung dieser Häuser ist eine sehr primitive, selten findet sich eine Untertheilung des Raumes. Nackte Dielen, ebensolche Wände und kahle Holzpfeiler, welche das Dach oder die Decke tragen, wenig Hausrath. Nicht zu selten haben aber die burmesischen Häuser nebst dem Erdgeschoße einen Halbstock; eine gerade hölzerne Stiege führt dann im Innern des Hauses zu dem Halbstock hinauf. Die oberen Gemächer, wo solche vorhanden sind, werden von den eingeborenen Burmesen als Schlafräume benützt; hat das Haus keinen Halbstock, so ist es beinahe immer auf einem Pfahlwerk erbaut, weil die Burmesen es stets zu vermeiden trachten, den Erdboden direct als Liegestätte zu benützen, während dies die in Moulmein lebenden Hindus beinahe ausnahmslos thun. Man schreibt in Moulmein

der Gewohnheit der Hindus, ihre Hütten direct auf den Erdboden zu bauen und denselben nachts als Liegestätte zu benützen, die bei weitem größere Sterblichkeit zu, welche unter ihnen, im Vergleiche zu den Burmesen, herrscht.

Die bemerkenswerteren Bauten von Moulmein beschränken sich auf einige Pagoden und Klöster, von welchen in und um Moulmein eine große Anzahl vorhanden ist. Die Kuppen der umliegenden Hügel sind mitunter dicht mit Pagoden, Thürmen und anderen zum religiösen Cultus in Beziehung stehenden Bauten besetzt. Besonders zeichnen sich in dieser Richtung die zwei der Stadt am nächsten liegenden Hügel aus. Die Bauart der Pagoden ist dieselbe wie jener von Rangoon; doch stehen hier diese Bauwerke den letzteren an Größe bedeutend nach. Eine besonders auffallende Pagode steht nahezu im Centrum der Stadt; sie ist über und über mit Glasmusiv bedeckt, was ihr bei günstigen Beleuchtungsverhältnissen einen eigenthümlichen Silberglanz verleiht.

Die Klöster, deren es in Moulmein und Umgebung eine ziemliche Anzahl gibt, sind durchwegs solide, mit großer Sorgfalt ausgeführte Bauten. Säulengänge, Veranden, Freitreppen zieren ihr Äußeres. Ihre vielfachen Dächer sind auf eine meistens sehr kunstvolle Art zusammengefügt. Gewöhnlich haben diese Dächer 6—7 übereinander stehende Etagen, die sich nach oben zu verjüngen, bis dass die letzte Etage in eine Spitze endigt, wodurch der ganze Dachbau das Ansehen einer Pyramide erhält; jedes einzelne Dach bildet, mit zwei sich rechtwinklig schneidenden Firsten, vier Giebel. Giebel und Firste sind immer reich mit Zieraten aus Blech oder Holz geschmückt.

Die Kirchen, welche den christlichen Bekenntnissen geweiht sind, machen in baulicher Beziehung keine großen Ansprüche; es sind dies zwei katholische und je eine anglikanische und Baptistenkirche. Gleiches gilt von den Gebäuden des öffentlichen Dienstes, dann von dem hier bestehenden Gefangenhaus und dem Hospital. Das letztere befindet sich in der Stadt selbst und kann 100 Kranke aufnehmen. Außerdem verfügt das Spital über Räume zur Unterbringung von 40 europäischen Kranken. Die Kosten für die Verpflegung von Europäern in dieser Anstalt sind bemerkenswert geringe; in der ersten Classe, in welcher der Patient ein eigenes Zimmer erhält, werden 2 Rupien, in der zweiten $1^1/_4$ Rupien täglich bezahlt. Dem Chefarzt des Spitales stehen zwei Assistenten zur Seite, welche in Indien ausgebildete, eingeborene Wundärzte sind.

Die sanitären Verhältnisse von Moulmein gelten als relativ sehr günstige, obwohl auch hier beinahe alljährlich Cholerafälle vorkommen, Blattern, Malariafieber, Dyssenterie wie in anderen Orten des tropischen Gebietes zu den vorherrschenden Krankheiten gehören. In einer, sanitär höchst wichtigen Angelegenheit erfreut sich Moulmein jedenfalls bedeutend günstigerer natürlicher Zustände als z. B. Rangoon, nämlich bezüglich des vorhandenen Trinkwassers. Die zahlreichen Brunnen, bis zu 45′ Tiefe, führen beinahe durchwegs gutes, gesundes Trinkwasser, vielleicht eine Folge der Nähe von Hügelland; und selbst das Flusswasser, zur Zeit des ordentlich entwickelten Ebbstromes geschöpft, gilt als vollkommen gut, so dass die Schiffe keinen Anstand nehmen, ihre Wasservorräthe aus dem Flusse zu ergänzen.

Die Bevölkerungszahl von Moulmein wurde dem Fregattenkapitän v. Spetzler mit 53.107 nach dem damals letzten Census angegeben; sie

[1]) 58.000 nach Hübners Tabellen für 1891.

dürfte sich seither um einige Tausend gehoben haben. Bemerkenswert ist das bedeutende Überwiegen des männlichen Geschlechtes in dieser Zahl: 32.895 Männer gegen 20.212 Weiber. Der große Percentsatz zugewanderter Chinesen und Hindus in der Bevölkerung von Moulmein, mag diesem Verhältnis zugrunde liegen.

Die Europäer und Eurasier, etwa 1200 Personen, stehen an der Spitze des öffentlichen und geschäftlichen Lebens; die rein europäische Gesellschaft aber zählt nicht viel über 100 Personen und diese Kleinheit der europäischen Gemeinde hat hier die Folge gehabt, die gewohnte Exclusivität der Europäer gegen ihre Mitbürger nicht vollkommen rein europäischer Abstammung, etwas zu mildern[1]); es bestehen zwei Clubs — *Gymkhana Club* und *Rifle Club* — und die häusliche Geselligkeit trägt das ihrige dazu bei, das Leben möglichst angenehm zu gestalten. Fremden gegenüber wird die weitgehendste und liebenswürdigste Gastfreundschaft geübt.

Als Handelsplatz kann Moulmein zwar nicht beanspruchen mit Rangoon auf eine Stufe gestellt zu werden, doch kann man immerhin Moulmein als den zweiten Seehandelsplatz von Burmah betrachten. Während in Rangoon das Haupterzeugnis Burmahs, der Reis, die erste Stelle im Exporthandel einnimmt, tritt dieses Erzeugnis im Handel Moulmeins an zweite Stelle, indem hier die Ausfuhr des wertvollen Teakholzes alle übrigen Handelszweige überwiegt.

Dieses Holz, welchem in der Industrie, ganz besonders im Schiffbau, eine außerordentliche Verwendbarkeit zukommt, stammt von der indischen Eiche, Tectonia grandis, von welcher in Ober-Burmah colossale Bestände vorhanden sein sollen. Die großen Flüsse, namentlich der Irawaddy und der Salween, bieten die bequemsten Wege, um das Teakholz nach den Ausfuhrsplätzen Rangoon und Moulmein zu flößen. Es geschieht dies ununterbrochen während des ganzen Jahres. Das auf dem Salween herabgeflößte Teakholz wird in Kadó, etwa 30 Meilen oberhalb von Moulmein trocken gelagert, die Stämme geordnet und numerirt. Über den angesammelten Vorrath wird monatlich unter amtlicher Controle ein Ausweis veröffentlicht. Kadó ist sozusagen das Entrepôt für das Teakholz; hier kaufen es die Zwischenhändler auf, und von hier wird es den Besitzern der Sägemühlen in Moulmein zugeführt. Die in Kadó ausgesuchten Stämme werden sofort mit dem Namen des neuen Eigenthümers bezeichnet und hier ist auch ein Zoll von 1% des Wertes für dieselben zu entrichten. Bei den Sägemühlen werden die Stämme vorerst bis zur Bearbeitung unter Wasser aufbewahrt; doch darf diese Art der Aufbewahrung nicht allzu lange dauern, da sich sonst leicht der Bohrwurm einnistet. In den Sägemühlen, welche durchaus mit Dampf betrieben werden, unterzieht man die Stämme einer verschiedenen Bearbeitung; sie werden entweder zu mächtigen Balken (*logs*) gekantet, oder zu Bohlen zersägt. Nach Europa werden übrigens nur vierkantige Stämme erster Qualität, sogenannte *squares* verschifft. Diese Balken haben bis zu 55′ Länge und bis 16″ im Gevierte; doch heißt es, dass die großen Stämme, aus welchen solch mächtige Balken gewonnen werden können, immer seltener und seltener werden. Eine Tonne dieses Holzes entspricht 50 c′ englischen Maßes, und es beträgt der Durchschnittspreis einer solchen in Moulmein 100—120 Rupien.

---

[1]) Vgl. L. v. Jedina's „An Asiens Küsten und Fürstenhöfen“, pag. 322.

Das Teakholz kleinerer Dimension, sowie die minderen Qualitäten gelangen nicht nach Europa, sondern werden, gleichwie die Abschnitte der großen Stämme, die sogenannten *slabs*, zumeist nach Indien vorschifft, wo sie beim Hausbau Verwendung finden.

Die Verfrachtung des Teakholzes findet das ganze Jahr hindurch statt; es sind zumeist Segelschiffe von 800—1400 *t* Gehalt, welche diese Verfrachtung besorgen. Der Nationalität nach gehören diese Schiffe meist der englischen, der nordeuropäischen und der italienischen Flagge an; in den meisten Fällen nehmen die mit Teakholz geladenen Schiffe den Weg um das Cap der guten Hoffnung. Der durchschnittliche Frachtpreis für diese Ladung bewegt sich zwischen 40 und 50 Shilling.

Für die Arbeiten, welche bei den Manipulationen mit dem Teakholz auf den Lagerplätzen und bei den Sägemühlen erforderlich sind, werden in hervorragendem Maße Elefanten verwendet. »Es ist staunenswert«, bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler, »mit welchem Verständnis und Geschick die Thiere hiebei zuworke gehen. Von dem auf ihren Rücken sitzenden Führer nur durch Zuruf und mit einem kleinen Hackenstocke geleitet, transportiren sie durch Ziehen, Schieben oder Tragen einzeln, mitunter auch paarweise, selbst die größten Stücke in dem denkbar kleinsten Bewegungsraume. Sie fördern die Stämme aus den Conserven zu den Dampfsägen, bringen von da die zugerichteten Stücke auf die Lagerräume und stauen sie daselbst mit bewundernswürdiger Umsicht und Genauigkeit. Man kann annehmen, dass bei diesen Arbeiten ein gut dressirter Elefant die Arbeit von mindestens 20 *Coolies* verrichtet.«

### δ. Nicobaren.

## 43. Nancowry.

*AURORA: 1. bis 4. October 1886.*

Es ist bekannt, dass die zu verschiedenen, ziemlich weit auseinander liegenden Zeiten gemachten Versuche, auf den Nicobaren colonisatorische Niederlassungen zu gründen, sich durchwegs ungünstigen Resultaten gegenüber sahen, und dass diesen fehlgeschlagenen Versuchen immer das stillschweigende Aufgeben der Besitz- oder Hoheitsrechte folgte, welche in mehr oder minder entschiedener und meist in wenig förmlicher Weise erworben worden waren. Die letzte förmlich geschehene, und bald wieder aufgegebene Besitzergreifung der Nicobaren war jene durch Dänemark, im Jannar 1846; aber schon im Jahre 1848 gaben die Dänen die Nicobaren endgiltig wieder auf. Seither durften die Nicobaren, nach europäischen Begriffen, als herrenlos angesehen werden. Im Jahre 1869 erst fasste wieder eine europäische Colonialmacht, und zwar diesmal die englisch-ostindische Regierung den Plan, auf den Nicobaren Fuß zu fassen. Man beschloss nämlich, dort eine kleine Filiale der auf den Andamanen befindlichen Deportationsanstalt zu gründen, hauptsächlich wohl auch zu dem Zwecke, um durch den Besitz einer Station im Nicobarenarchipel besser in der Lage zu sein, den Seeräubereien zu steuern, welche sich im Bereiche dieses Archipels seit einer Reihe von Jahren nicht allzu selten ereignet hatten.

Man wählte zur Errichtung der kleinen Strafcolonie dieselbe Stelle auf der Insel Kamorta, an dem Nancowryhafen, wo sich früher eine der dänischen Niederlassungen befunden hatte. Die bedeutende Strafcolonie von Port Blair auf den Andamanen, zur Zeit der Niederwerfung des großen indischen Aufstandes gegründet, wurde zur Mutteranstalt für das neue Etablissement auf Kamorta und gab 275 deportirte Verbrecher an dasselbe ab. Auf dieser Höhe wird der Stand der Sträflinge auch gegenwärtig erhalten. Zur Beaufsichtigung der Verbrechercolonisten dient ein Detachement von 50 eingeborenen indischen Soldaten (*Sepoys*), welches unter dem Commando eines Liente-

nants steht, und 27 *policemen*; eine gewisse Anzahl von Sträflingen, welche sich durch länger andauernde gute Aufführung das Vertrauen ihrer Wächter erworben haben, wird auch zu Zwecken der Überwachung verwendet. Die Leitung der ganzen Niederlassung hat ein europäischer Beamter der englisch-ostindischen Regierung. Das Militärdetachement bleibt immer drei Monate im Dienste auf den Nicobaren, nach welcher Zeit es von Port Blair aus Ablösung erhält. Port Blair und Dependenzen erfordern den Dienst eines halben Regimentes; diese Commandirung dauert zwei Jahre. Zur Zeit des Besuchs von Nancowry durch AURORA war es das erste Madras Berkshire-regiment, dessen eine Hälfte den Dienst in diesen Strafanstalten versah, während die andere Hälfte in Rangoon garnisonirte.

Leiter der Niederlassung war zu jener Zeit der *Assistent Superintendant* E. H. Man, welcher die, damals schon fünfjährige Dauer seiner Anwesenheit auf den Nicobaren neben seinem unmittelbaren Dienste auch noch in mehrfacher wissenschaftlicher Richtung auf das emsigste benützt hatte. Mr. Man hatte umfangreiche Sammlungen ethnografischer und naturwissenschaftlicher Art angelegt und seine vielfachen gründlichen Beobachtungen auch in wertvollen Arbeiten im Drucke veröffentlicht. Mr. Man erbot sich auch, eine ethnografische Sammlung für das k. k. naturhistorische Museum zu Wien zusammenzustellen, welches Anerbieten vom L. d. C. Müller selbstverständlich mit großer Freude angenommen wurde.

Ein kleiner Dampfer, nach seinem Stationshafen NANCOWRY benannt, steht dem Leiter der Strafanstalt zur Verfügung; an Bord dieses Dampfers machte Mr. Man häufige Kreuzungsfahrten im Nicobarenarchipel, welche außer ihren unmittelbaren seepolizeilichen Zwecken auch hydrografischen Aufnahmen und den Zwecken der Sammlungen dienstbar gemacht wurden. In hydrografischer Beziehung haben die Beobachtungen während dieser Kreuzungsfahrten zahlreiche Ungenauigkeiten auf den englischen Admiralitätskarten des Nicobarenarchipels ergeben; die erstatteten Berichte hierüber hatten zum Beschlusse geführt, der Aufnahmecommission, welche zu jener Zeit mit der Aufnahme der Andamanen beschäftigt war, nach Beendigung dieser Arbeit eine neue hydrografische Aufnahme der Nicobaren aufzutragen.

Die Niederlassung selbst besteht aus dem Wohnhause des Chefs derselben, dann aus einem zweiten Hause, in welchem der Officier der *Sepoys* und der Commandant des Stationsschiffes ihre Wohnungen haben. Zwei größere Gebäude mit Belagräumen für je 200 Mann, dienen für die Unterkunft der Sträflinge. Die *Sepoys* und *Policemen* sind in mehreren kleinen Häusern untergebracht. Ferner ist ein ziemlich großes Gebäude als Spital eingerichtet, und außerdem gibt es ein Depôt für Lebensmittel, und ein anderes solches für Tauschwaren. An dem Ufergelände des Hafens stehen einige Hütten, welche von Chinesen und freien Arbeitern bewohnt werden.

Alle zur Strafniederlassung gehörenden Häuser sind sehr zweckmäßig construirt und eingerichtet. Sie ruhen auf Eisenpfeilern von $1^1/_2$—2 *m* Höhe über dem Boden und sind aus Eisen und Holz zusammengefügt; die innere Einrichtung ist einfach und praktisch. Etwa eine halbe Meile im Osten von dieser Niederlassung ist ein Dorf im Entstehen, dessen Bevölkerung aus ehemaligen Sträflingen besteht. Nach Verbüßung der Strafzeit wird nämlich den Deportirten die freie Wahl gelassen, ob sie in ihre Heimat zurückbefördert, oder als freie Ansiedler auf Kamorta bleiben wollen. Zweck dieser Einrichtung ist eine allmähliche Anbahnung der Besiedlung der Nicobaren

durch Indier; alle Versuche, Chinesen zur Ansiedlung auf den Nicobaren zu bringen, haben nämlich fehlgeschlagen, weil diese Inseln bei den Chinesen in einem ganz besonders schlechten Rufe rücksichtlich ihrer klimatischen Verhältnisse stehen. Sträflinge, welche sich willens erklären, als Ansiedler auf den Nicobaren zu verbleiben, erhalten unentgeltlich ein Stück Grund als Eigenthum, nebst einer Wohnstätte auf demselben; auf Wunsch wird ihnen eine Frau aus Port Blair verschrieben, wo stets gegen 1300 weibliche Sträflinge vorhanden sind. Die früher erwähnte, aus der Strafcolonie hervorgegangene kleine Ansiedlung zählte zur Zeit der Anwesenheit der AURORA 17 Familien mit 58 Personen.

In der Strafanstalt auf Kamorta werden nur Sträflinge eingetheilt, deren Deportationsdauer nicht über 7 Jahre beträgt. Man beschäftigt sie während ihrer Strafdauer mit Rodungen der Wälder, Anlage von Communicationen, Entsumpfung von Morästen, namentlich jenes großen Sumpfes, welcher sich nicht weit nördlich von der Ansiedlung befindet. Im Norden und Nordwesten der Ansiedlung bearbeiten die Sträflinge die ausgedehnten Pflanzungen von Fruchtbäumen, die Reis- und Maisfelder u. s. w. Eine Hornviehherde von mehr als 1000 Stück Vieh wird von Sträflingen beaufsichtigt und gewartet; von dieser Herde deckt Port Blair einen großen Theil seiner Bedürfnisse. Mit diesem Hafen einerseits, Rangoon und Calcutta anderseits, besteht eine regelmäßige monatliche Verbindung durch einen Dampfer der englisch-indischen Regierung. Dieser Dampfer übernimmt auch die an Tropenfieber, Elefantiasis oder anderen schweren Übeln Erkrankten und bringt sie nach Port Blair, wo für ihre Behandlung besser vorgesorgt ist, als dies auf Kamorta, im *Nancowry Settlement* der Fall sein kann.

Wie schon angedeutet, ist der Ruf der gesundheitsschädlichen Einflüsse des Klimas der Nicobaren der denkbar schlechteste und zwar nicht allein unter den Chinesen, die trotz ihres so regen Auswanderungstriebes eben durch die Scheu vor dem Klima bisher abgehalten worden sind, sich den Nicobaren zuzuwenden. Es scheint aber — nach den Aufklärungen, welche L. S. C. Müller von Mr. Man erhielt —, dass das Klima der Nicobaren nicht mehr und nicht weniger schädlich sei, als überhaupt jedes Klima in jungfräulichem uncultivirten, dem Spiel der heftigen Naturkräfte ganz frei überlassenen Tropenlande. Die traurigen Erfahrungen, welche alle früheren Ansiedler hier in sanitärer Beziehung machten, dürften nicht so sehr dem Klima allein, als vielmehr auch der Thatsache zuzuschreiben sein, dass diese Ansiedler an dem Unentbehrlichsten Mangel litten, nachdem ihre elende Ausrüstung durchaus nicht den Bedürfnissen einer ersten colonisatorischen Niederlassung entsprach. Unter ganz anderen Verhältnissen erfolgte die Gründung der jetzigen englischen Niederlassung. Sie befindet sich zwar genau an derselben Stelle, wo frühere Niederlassungsversuche, speciell jene der »Mährischen Brüder«, (1768—1787) ein klägliches Ende nahmen, an einer Stelle, welche in der bestehenden Literatur über die Nicobaren[1]) meist als besonders ungünstig geschildert wird; und dennoch ist man in sanitärer Beziehung im *Nancowry Settlement* ganz zufriedengestellt, und verzeichnet nur 1% Erkrankungen an Malariafieber.

*) Als dankenswerte Bereicherung der Literatur über die Nicobaren, dürfen die Publicationen des Schiffsarztes der AURORA, Fregatten-Arzt Dr. Swoboda, im XXXII. Bande der »Mittheilungen der k. k. geographischen Gesellschaft« bezeichnet werden.

Die Engländer waren eben in gewohnter Weise rationell und in keiner Richtung engherzig oder knauserisch vorgegangen; sie kamen mit ausreichenden Mitteln zum Erbauen von Häusern, welche den Anforderungen des Klimas gerecht wurden; sie verproviantirten die junge Colonie gleich im Anfange reichlich für längere Zeit, versorgten sie mit allen Lebensbedürfnissen und können dafür auch, wenigstens bisher, mit den erreichten Erfolgen ganz zufrieden sein; es ist keineswegs ausgeschlossen, dass von der Errichtung der kleinen Anstalt an dem Nancowryhafen mit der Zeit, bei fortgesetzter kräftiger Unterstützung, eine prosperirende Besiedlung der Nicobareninseln in größerem Maßstabe ihren Ausgang nimmt.

L. S. C. Müller trifft vielleicht den Kern der Sache, indem er schreibt: »Zum Colonisiren gehört Geld, wie zum Kriegführen; es ist die eine Thätigkeit gewissermaßen auch der anderen gleichzustellen, denn der Colonisator hat gegen Einwohner, gegen Thiere und gegen das Klima unausgesetzt zu kämpfen.«

---

# VIII. Niederländisch-Indien.

## 44. Acheen.

*NAUTILUS: 1. bis 5. Januar 1886.*
*AURORA: 8. bis 11. October 1886.*

Die verschiedenen Verträge, welche im Laufe der Zeiten zwischen England und Holland, den beiden großen Rivalen im fernen Osten, zum Abschlusse gelangten, gestehen erst seit dem Jahre 1872 den Niederlanden das Recht zu, ihre Herrschaft über ganz Sumatra auszudehnen, indem bis zu diesem Zeitpunkte, seit dem Vertrage von 1824, eine Ausnahme bezüglich des Sultanates von Acheen (Atschin, Atjeh) im Norden von Sumatra, dieser zweitgrößten Insel des ostasiatischen Archipels, stipulirt war.[1] Die Unabhängigkeit von Acheen erwies sich bald als sehr nachtheilig für die Fortschritte und die Befestigung der niederländischen Herrschaft in den übrigen Gebieten von Sumatra. Die fortwährend erneuerten Beleidigungen, Belästigungen und Feindseligkeiten aller Art, durch welche die Atschinesen nicht müde wurden, die niederländisch-ostindische Macht zu reizen und herauszufordern, steigerten sich vom Jahre 1870 an bis zur Unerträglichkeit, als Habib Abdurrahman, ein besonders enragirter Feind der Holländer, in seiner Eigenschaft als Vormund des neuen, minderjährigen Sultans, zur absoluten Macht gelangte. Die niederländische Regierung sah sich bald gezwungen, ein neues Übereinkommen mit England anzubahnen und zum Abschlusse zu bringen, welches die Vorbehalte aufhob, die zu Gunsten der Unabhängigkeit Acheens noch bestanden, und am 26. März 1873 wurde dem Sultanate förmlich der Krieg erklärt.

Die erste Expedition, welche zur Unterwerfung Acheens ins Werk gesetzt wurde, misslang vollständig; man hatte die Kraft des Gegners und die Schwierigkeit der bevorstehenden Kriegführung in mehr als einer Richtung unterschätzt. Der Versuch einer Erstürmung von Kota Radjah,

[1]) Vgl. pag. 902.

der Hauptstadt und damaligen Residenz des Sultans, kostete den Holländern schwere Opfer, der Commandant der Expedition, General Köhler, fand bei diesem Sturm den Heldentod. Noch im December 1873 schritt man unter Van Swieten zu erneuertem, diesmal besser vorbereiteten Angriffe, mit entsprechend stärkeren Kräften. Am 24. Jänner 1874 war die Hauptstadt Kota Radjah mit Gewalt eingenommen und die Küstengebiete, welche die Verbindung dieses Punktes mit der See sicherten, waren unterworfen.

Seit dieser Zeit aber sind erhebliche, bleibende Fortschritte in der Unterwerfung des feindlich gesinnten Landes nicht mehr gemacht worden; die enormen Schwierigkeiten, welche ein weiteres gewaltsames Vordringen bieten, die ungeheuren Opfer an Blut und Geld, welche dasselbe erfordern würde, erscheinen vorläufig außer Verhältnis zu dem Preise, welchen der Sieg zu bringen vermöchte.

Hingegen wird das errungene Gebiet von der See bis einschließlich Kota Radjah und der Umgebung dieser Hauptstadt mit äußerster Zähigkeit und sozusagen unter fortwährenden Kämpfen, festgehalten. Dieser Zustand, oder vielmehr die Nothwendigkeit der großen Opfer, welche die Aufrechthaltung dieses Zustandes der niederländischen Regierung auferlegt, die Hartnäckigkeit, mit welcher der an und für sich nur kleine, blutig eroberte Theil des feindlichen Landes weiter vertheidigt wird, finden ihre Erklärung in Gründen, welchen sich die Holländer, als genaue Kenner der Völker des ostindischen Archipels, nicht verschließen können.

»Es ist gewiss eine auffallende Thatsache« — bemerkt Fregattenkapitän v. Spetzler —, »dass Holland, welches in Ostasien einen Besitz von 28.000 Quadratmeilen sein nennt, nun schon seit Jahren so große Opfer an Blut und Geld bringt, um die Position in Acheen aufrecht zu erhalten. Es kann der niederländischen Regierung hier wohl nicht so sehr um die Erschließung des Landes und um die Ausbeute der Producte desselben zu thun sein, da ihr ja so viele und ausgedehnte Gebiete zur Verfügung stehen, wo zu diesem Zwecke nur die Verwandlung des nominellen in effectiven Besitz nothwendig und gewiss mit weitaus geringeren Opfern zu erreichen wäre. Der Grund der Zähigkeit der niederländischen Colonialpolitik in dieser Sache liegt vielmehr darin, dass man in Holland das richtige Gefühl hat, ein Zurückweichen in Acheen sei gleichbedeutend mit dem Verluste des mächtigen niederländischen Prestige in der Sundawelt; der ganze große Colonialbesitz, zu nicht geringem Theil auf diesem Prestige basirend, könnte durch dessen Einbuße gefährdet werden. Und deshalb ringt Holland weiter, nachdem eine Eroberung des ganzen Reiches fast unmöglich erscheint, um wenigstens die Punkte festzuhalten, in welchen es die thatsächliche Herrschaft erlangt hat.«

Diese Punkte sind, von einigen kleineren Befestigungen an der Küste abgesehen (L. S. C. Müller erwähnt als solche: Batterien bei Malaboe an der Westküste, und bei Edie und Segie an der N- und NO-Küste), der Hauptsache nach die schon erwähnte Hauptstadt Kota Radjah und das von derselben gegen die See zu, bis zu der Rhede von Oleh Leh, mit Einschluss dieses Ortes, sich hinziehende Gebiet. Von diesem Gebiete mit Kota Radjah und Oleh Leh wollen wir nun, den Angaben des Fregattenkapitäns v. Spetzler folgend, nachfolgender Beschreibung hier Raum geben.

Die Grenzen dieses Bereiches, welches als das Mündungsgebiet des Acheenflusses bezeichnet werden kann, lassen sich etwa in Folgendem bezeichnen: Von der Mündung des Flusses gegen Osten 6, gegen Westen 7 *km* längs

der Küstenlinien ergeben sich die Grenzpunkte an der Küste. Die weitere Begrenzung gegen die Landseite ist eine ausgesprochen militärische. Sie ist bestimmt durch einen Kranz von 17 befestigten Punkten, welche in gegenseitigen Entfernungen von 1000—1500 *m* von einander angelegt worden sind. Eine schmalspurige Eisenbahn verbindet diese Vertheidigungswerke untereinander. Die größeren Werke werden Stationen, die kleineren Blockhäuser genannt. Der Verlauf der eben durch die Stationen und Blockhäuser gegebenen Grenzlinien ist etwa folgender: In ganz geringer Entfernung von dem früher erwähnten westlichen Grenzpunkte an der Küste liegt die Station Lamtih, von hier führt die Bahn nach Süden gegen die Station Lamdjameb; in südöstlicher Richtung wird die Station Ketapang Doewa, dann in ostsüdöstlicher Richtung, nach Passirung einiger zwischenliegender Stationen, Siroen erreicht, der südlichste Punkt des besetzten Gebietes. Von hier folgen, mit einer Ausbauchung nach Osten, gegen Norden zu die hervorragenderen Stationen: Lamperme, Tjotiri Boekit Kareng, Lamjong, Pakan Kroeng Tjoet, endlich Kota Pohama an der Küste, dem weiter oben erwähnten östlichsten Küstenpunkte des besetzten Gebietes entsprechend. In der Mitte dieses, einerseits von der Seeküste zwischen Lamtih und Kota Pohama begrenzten, anderseits von den eben aufgezählten Stationen und den zwischen ihnen eingestreuten Blockhäusern umgürtet, liegt die befestigte Hauptstadt Kota Radjah; in nächster Nähe von Lamtih aber liegt Oleh Leh, mit der Rhede gleichen Namens, deren Wichtigkeit augenfällig ist, wenn man bedenkt, dass die im befestigten Gebiete von Acheen exponirte holländische Truppenmacht mit allen ihren Bedürfnissen auf eine sehr weit entfernte Operationsbasis und einzig auf die Seeverbindung angewiesen ist.

Von Kota Radjah aus führen strahlenförmig mehrere Eisenbahnen nach den wichtigeren Stationen und selbstverständlich ist auch Oleh Leh mit Kota Radjah durch die Eisenbahn verbunden.

Die unaufhörlichen Überfälle der Stationen und Blockhäuser durch regellose Trupps von fanatischen Atschinesen waren dadurch sehr begünstigt worden, dass ein schier undurchdringliches Dickicht tropischer Pflanzen das Terrain landwärts der Befestigungskette bedeckte. Man musste sich der riesigen Arbeit unterziehen, dieses Terrain bis auf 1000 *m* vor den Stationen und Blockhäusern zu rasiren und hiedurch diesen Fortificationen eine Art Glacis zu schaffen. Diese mühevollen Arbeiten müssen aber immer wieder von neuem aufgenommen werden, da vornehmlich zwei Pflanzengattungen, nämlich der *Alang-Alang* (*Imperata Konighii*) und das *Glaga*-Gras üppig und rasch emporwuchern und ein neues Dickicht hervorbringen, welches das unbemerkte Anschleichen des Feindes begünstigen könnte.

Kota Radjah theilt sich in die befestigte Stadt, welche am linken Ufer des Flusses liegt, und die Vorstädte, welche sich am rechten Flussufer ausdehnen. Diese letzteren führen die Namen Pantai, Perak und Kota Alam. Die Befestigung der Stadt besteht der Hauptsache nach aus einer mit mehreren Bastionen versehenen Umfassungsmauer, von 4 *m* Höhe und 0·7 *m* Stärke. Sie umfasst die Stadt in einem Rechtecke, dessen kürzere Seite, an dem Flusse gelegen, 700, die längere Seite 1000 *m* misst. Die Bastionen sind mit 12 *cm* Geschützen auf Radlafetten armirt. —

Breite, gut erhaltene Straßen durchziehen die verschiedenen Stattheile, deren villenartige Gebäude meist von Gärten umgeben sind. Das ebenerdige Gouvernementsgebäude enthält einen schönen, marmorbelegten Ceremoniensaal;

sehenswert sind die beiden Kirchen — eine katholische und eine von der Regierung sehr luxuriös erbaute, imposante Moschee — dann die Telephon-Centralanstalt, welche sämmtliche militärische Anstalten der Stadt und alle die früher erwähnten befestigten Stationen und Blockhäuser in telephonischer Verbindung hält. Diese Anstalt steht unter der Leitung eines eigenen Elektrotechnikers, und der telephonische Verkehr kann im Falle einer Störung jeden Augenblick durch ein gut eingerichtetes optisches Signalsystem ersetzt werden. Kota Radjah hat ein Clubgebäude, in welchem mindestens einmal im Monate eine größere Unterhaltung veranstaltet wird. An die frühere Eigenschaft von Kota Radjah als Residenz der Sultane von Acheen wird man durch ein Mausoleum erinnert, welches in der Nähe des Gouvernementsgebäudes gelegen ist und die Grabstätten mehrerer der früheren Regenten enthält. Man hält von holländischer Seite auf Conservirung dieses monumentalen Bauwerkes, welches bei feierlichen nationalen Anlässen in ceremoniöser Weise besucht wird. — Eine großartige Anlage ist das außerhalb der eigentlichen Stadt situirte Hospital, vielleicht das schönste Krankenhaus in Ostasien. Dasselbe ist für 1000 Kranke berechnet und im Pavillonstil erbaut; die 24 einzelnen Pavillons, welche 25 große Krankensäle enthalten, communiciren miteinander durch gedeckte Gänge. Die Kosten der Anlage dieses Musterspitals haben 2 Millionen Gulden erreicht; 250 Personen sind als Warte- und Sicherheitspersonale beschäftigt. Das Hospital ist zwar in erster Linie für die Garnison bestimmt, doch finden Kranke aus der Stadtbevölkerung, nach Zulass des Raumes, ebenfalls Aufnahme. Eines der Pavillons ist für die Aufnahme von Officieren reservirt; in demselben befinden sich acht Krankenzimmer; drei der Pavillons enthalten Bureaus, Küchen, Apotheke, Waschküche und die Desinfectionsanstalt. Jeder Pavillon hat ein kleines Annex für die Bäder, und die nach dem Tonnensystem eingerichteten Aborte; die Tonnen werden täglich zweimal geleert. Die Krankheit, unter welcher die Europäer in Kota Radjah am meisten leiden, ist das Malariafieber; unter den Eingeborenen hingegen herrscht das tückische *Beri-beri* vor, welche Krankheit von Jahr zu Jahr sowohl an Zahl der Fälle, als an Bösartigkeit zunehmen soll. In einer Sanitätsstatistik vom Jahre 1884, welche Fregattenkapitän v. Spetzler anführt, kommen unter 10.614 Fällen von Erkrankungen 8711 Fälle von Malaria vor, worunter 2071 Europäer; im gleichen Zeitraum verzeichnete man 2377 Erkrankungen an *Beri-beri*, wovon nur 82 Europäer. An letzterer Krankheit starben 2 Europäer und 108 Eingeborene, während 8 Europäer und nur 1 Eingeborener der Malaria erlegen waren. Cholerafälle kamen zwar nur bei 18 Europäern und 19 Eingeborenen vor, doch endeten sie mit Ausnahme von zwei Fällen (1 Europäer, 1 Eingeborener) sämmtlich tödtlich. —

Von Interesse ist die Einrichtung der befestigten Punkte, welche die äußere Befestigungslinie für das von den Holländern besetzte Gebiet bilden. Diese »Stationen« sind in drei Typs erbaut, welche sich nur in der Größe von einander unterscheiden. Die größten sind für eine Besatzung von 150, die mittleren für eine solche von 100, die kleinen für 50 Mann berechnet. Die Form der Anlage ist eine quadratische, von 100—60 *m* Seitenlänge; eine dichte Palissadenreihe, von 12 *cm* starken, oben zugespitzten Bohlen, 5 *m* über dem Boden sich erhebend, bildet die starke Umzäunung. Auf 10—15 *m* außerhalb dieser Palissadirung sind die verschiedensten Annäherungshindernisse, wie Fußangeln u. dgl., reichlich vorhanden. (Die gleiche Vorsichtsmaß-

regel findet man auch in der nächsten Umgebung der Stadtmauern von Kota Radjah angewendet.) Innerhalb der Palissadirung läuft eine erhöhte Plattform, welche es gestattet, über die Palissaden weg zu sehen und den nöthigen bequemen Ausschuss zu gewinnen. Die Lage der quadratischen Umzäunung ist so gewählt, dass die Diagonale der Eisenbahnlinie parallel läuft; an den Endpunkten dieser Diagonale aber hat die Palissadirung Bastionen, welche mit Geschützen bewaffnet sind; diese Geschütze, 12 *cm* gußeiserne Vorderlader und 8 *cm* bronzene Hinterlader sind demnach günstig postirt, um die Bahnlinie zu bestreichen. Innerhalb der Umzäunung, parallel zu zwei Seiten derselben, befinden sich die Baracken für die Unterbringung der Besatzungsmannschaft. Eine der beiden noch freien Seiten des Innern wird von einem Officierspavillon und der Munitionskammer eingenommen; die vierte Seite enthält das von einem hoch überragenden Wachhäuschen geschützte Eingangsthor, bleibt aber sonst von Baulichkeiten frei. In der Mitte des so gebildeten inneren Hofes befinden sich Waschräume, Vorrathsräume, Latrinen, die Cantine, bei dem größtem Typ sogar ein kleines Clubhäuschen für die Unterofficiere. Die Zwischenräume sind zu kleinen netten Gartenanlagen gestaltet.

Die Mannschaftsbaracken sind leichte, ganz luftig gehaltene Holzbauten, welche auf 1 *m* hohen Piloten ruhen; sie bestehen aus einem einzigen großen Raume. Der Fußboden ist gedielt; längs der Wände laufen hohe Holzpritschen mit den Schlafstellen, oberhalb derselben befinden sich Gestelle für das Esszeug, die Patronentasche, den Tornister, und ein kleines Effectenkästchen. Die Officierspavillons enthalten kleine, aber nett und mit einem bescheidenen Comfort eingerichtete Wohnungen.

Die sogenannten Blockhäuser sind einfache kleine Holzbauten, mit einem erhöhten Wachhäuschen versehen, aber ohne Geschütz. Sie befinden sich stets in der Nähe einer Station, sind so wie diese letzteren in das Telephonnetz einbezogen, und stehen des nachts auch noch durch Patrouillengänge mit den Stationen in steter Verbindung. Das Commando einer Station des größten Typs führt ein Hauptmann, welchem 2 Subalternofficiere und ein Artillerieofficier unterstellt sind. Die mittleren Stationen werden so wie die kleinen von Oberlieutenants befehligt, welchen in den ersteren noch ein Lieutenant beigegeben ist.

Die Verproviantirung der Forts ist stets eine für längere Zeit ausreichende; namentlich ist immer für größeren Munitionsvorrath gesorgt. Das Trinkwasser wird zumeist von gewöhnlichen Brunnen geliefert; wo diese kein gutes Wasser führten, wurden artesische Bohrungen vorgenommen, von welchen einzelne 150 *m* Tiefe erreichen.

Die Stärke der holländischen Kriegsmacht im Bereiche von Acheen bestand zur Zeit des Besuches von Oleh Leh durch NAUTILUS aus 2 Garnisons- und 4 Feldbataillons Infanterie, einer halben Escadron Cavallerie, 1 Genie- und 2 Compagnien Festungsartillerie, 1 Gebirgsbatterie und einem Zug Traintruppe, im ganzen an 4500 Mann, wovon $^2/_3$ Eingeborene aus Java, Amboina und Ternate.

Trotz des stets anstrengenden, zu Zeiten lebhafteren feindlichen Vorgehens geradezu aufreibenden Dienstes, und trotz der Gefahren des Klimas, welche sich zu jenen gesellen, die der permanente Kiegszustand mit sich bringt, sind Officiere und Mannschaften des Truppencontingentes zu Acheen in ihre Lage bald eingewöhnt und mit derselben nicht unzufrieden. Als Beweis mag gelten, dass dem Fregattenkapitän v. Spetzler die Thatsache

mitgetheilt und bestätigt wurde, dase nach Ablauf der Commandirungsdauer, welche zwei Jahre beträgt, sehr oft Bitten nm Belassnng in der Besatzung von Acheen vorkommen. Nachdem es für den Dienst von Vortheil iet, möglichst viele mit den Ortsverhältnissen, der Kriegsweise der Eingebornen u. s. w. durch Erfahrung bekannt Gewordene in dieser Garnison zn haben, werden solche Bitten natürlich immer gerne gewährt. Man thut auch von Seite der Regierung das Möglichste, nm den in Acheen verwendeten Truppen ihre Lage so günstig als möglich zn geetalten. Für Verpflegnng und Bekleidung wird auf das Beste gesorgt, die Löhne und Gehalte sind hoch. Die Soldaten, meist auf 6 Jahre engagirte Freiwillige, worunter alle Nationen, besonders aber viel Franzoeen und Deutsche vorkommen, bekommen in der untersten Soldclasse zwar nur 8 fl. monatlich, aber der Gehalt steigt, besondere bei solchen, die sich nach Ablanf ihrer Dienstzeit neu engagiren; nach 12 Jahren Dienstzeit tritt für sie das Recht zum Bezug einer lebenslänglichen Pension im Mindeetbetrage von 200 fl. jährlich ein. Der Unterlieutenant bezieht 160, Oberlieutenant 250, Hauptmann 350, Major 650, Oberstlieutenant 750, Oberst 1000 fl. Monatsgehalt, nebst Nebengebüren, die etwa $^1/_4$ dee Gehaltes erreichen. Nach 20jähriger Dienetzeit in Indien erwächst der Anspruch auf Pension im Ausmaße dee vollen Gehaltee. Doch würde eine gute Besoldung allein, unter den sonst so schwierigen Verhältnissen nicht genügen können, namentlich die gemeine Mannschaft mit ihrer Lebenslage in der für den Dienst wünschenswerten Weise zufrieden zu machen. Man trachtet dieses Ziel daher auch anderweitig, und zum Theil dadurch zu erreichen, dase man den Leuten selbst hier, im Feldlager und vor dem Feinde, die Führung eines familiären Lebens geetattet. Beinahe ausnahmslos machen die Soldaten Gebrauch von der Toleranz, welche ihnen gegenüber in dieser Richtung geübt wird, und es gibt in Kota Radjah, sowie in den befeetigten Stationen und den Blockbäueern beinahe ebenso viele Soldatenfrauen — angetraute oder temporäre — als Soldaten. Diese Soldatenfrauen und deren Kinder werden nicht allein geduldet, sondern bequartiert und verpflegt. Allerdings besteht die Bequartierung nur in der Anweisung einer zweiten, und wenn Kinder vorhanden sind, einer dritten Schlafstelle auf den früher erwähnten gemeinschaftlichen Pritschen, wo jede Schlafstelle durch eine Matte markirt ist, ohne dase irgend welche Abtheilung oder Scheidung — etwa durch Vorhänge oder dergleichen — für nothwendig erachtet werden würde. Das lebhafte Treiben der vielen Frauen und Kinder in den befeetigten Stationen verfehlt nicht, den Besucher eigenthümlich zu überraschen; er muss erst durch Spuren von feindlichen Projectilen in den Bohlen der Baraken daran gemahnt werden, dass dieses anscheinend so idyllische Leben oft recht ernstlichen Störungen unterworfen sein mag. Gewiss aber ist, dase man durch die Zulassung dieses familiären Lebens den Zweck erreicht, dem Soldaten sein hartes Leben weniger drückend erscheinen zu lassen, das aufkeimende Heimweh zurückzudrängen und durch die geschlossenen Bande — mögen diese vor dem Gesetze noch so locker sein — ihn an jene Scholle besser zu fesseln, auf welcher man seine Thätigkeit eben braucht.

Die Art der defensiven Kriegführung, welche den Holländern in Acheen durch die Umstände aufgezwungen ist, ist beschwerlicher und ermüdernder Art. L. S. C. Müller (October 1886) charakterisirt sie beiläufig wie folgt:

„Über die derzeitige Kriegslage kann nur wenig Erfolgreiches berichtet werden. Die Niederländer beschränken sich auf die strengste Defen-

sive, während die äußerst tapferen und fanatischen Atschinesen in regelloser Weise die verwegensten Überfälle auf die vorgeschobenen Posten und Patrouillen der Niederländer ausführen und ihre befestigten Punkte, so wie die Eisenbahnzüge, beinahe fortwährend beschießen. Jeder Versuch, ernsthafteren, oder wiederholt von demselben Punkte ausgehenden Harcellirungen durch größere Streifungen zu steuern, blieb stets resultatlos, da der Feind beim Herannahen der niederländischen Truppen nie stand hielt, sondern sofort die nahen, unzugänglichen Berge gewann, wobei es auch noch häufig vorkam, dass die Truppen bei der Rückkehr in ihre Cantonnements Überfällen zu begegnen hatten und ernstliche Verluste erlitten....... Die einzelnen Überfälle verfolgen meist kein bestimmtes Ziel, vielmehr bekriegt jeder Einzelne in angeborner Kriegslust und mit allem Fanatismus die friedlichen Niederländer, deren Wachsamkeit und Kampfbereitschaft eine unaufhörliche, stets gespannte sein muss".

In dem Rayon zwischen Kota Radjah und dem Befestigungsgürtel der Stationen und Blockhäuser liegen mehrere atschinesische Dörfer und Anwesen, sogenannte *Kampongs*. Diese unterstehen dem Namen nach eingebornen, von der Regierung bestätigten und in Eid genommenen *Rajahs* oder Oberhäuptern. Doch liegt die wirkliche, politisch-administrative und judizielle Gewalt in der Hand des holländischen Verwaltungsbeamten — eines Assistentresidenten — welcher für die Zwecke des Civildienstes dem militärischen Gouverneur beigegeben ist. Der fanatische und treulose Charakter der Einwohner macht für die Sicherheit der Holländer sehr scharfe Maßregeln zur Nothwendigkeit; so darf z. B. kein Eingeborener nach Sonnenuntergang Kota Radjah oder Oleh Leh betreten; kein Europäer darf einen Atschinesen in seinen Dienst nehmen; jeder Officier ist berechtigt und verpflichtet, einen mit der Waffe in der Hand betretenen Atschinesen niederzumachen u. s. w. Für die *Kampongs* der Eingeborenen ist die gemeinschaftliche Verantwortlichkeit und Haftbarkeit proklamirt, so dass für jeden Akt des Verrathes oder der Feindseligkeit eines Einzelnen, das ganze *Kampong*, dem der Verbrecher angehört, zur Strafe herangezogen wird.

Oleh Leh, wie schon erwähnt, ist als der Hafen oder Küstenort von Kota Radjah, von wesentlicher Bedeutung. Der kleine Ort breitet sich zwischen dem Strande und einem zu diesem parallelen Flussarme aus; eine lange gerade Straße bildet den Haupttheil; hier stehen, nach links vom Landungsplatze, beiderseits der Straße die einzelnen Wohnhäuser der Europäer, jedes von einem kleinen Garten umgeben; an diese schließen sich ähnliche Häuser, von bemittelteren Chinesen bewohnt, und endlich folgen einfache Holzhütten in chinesischer Bauart, von den ärmeren Volksclassen, Chinesen, Malayen und Javanern, kleinen Händlern und Handwerkern bewohnt. Wenig entfernt von diesen Ausläufern des Ortes beginnt eine mannshohe Palissadenwand, die vom Strande senkrecht ins Land bis zum Flussufer geführt ist und auch noch eine kurze Strecke lang an dem Flussufer sich hinzieht. Nach der rechten Seite vom Anlegeplatze aus stehen nur wenige Häuser, mit der Front gegen die See.

Die Straße läuft längs des Strandes bis zu einem Eisengitter, welches die Grenze des Ortes bezeichnet; hinter diesem stehen die Officierswohnungen und die Baracken der hier garnisonirenden Truppen; in einem von Palissaden umgebenen Raume befinden sich die Munitionsdepôts. Am weitesten vorgeschoben, durch Feldschanzen gedeckt, stehen mehrere Geschütze, welche die

Abhänge der gegenüberliegenden Hügelkette, das vorliegende ebene Terrain und den Strand beherrschen. Auch hier ist mit Annäherungshindernissen, wie Fußangeln, Dornen, Eisendraht u. s. w. nicht gespart. Hinter dem Orte, nahe an dem Flusse, steht das Stationsgebäude der militärischen Gürtelbahn.

Sämmtliche Häuser des Ortes, Officierswohnungen und Mannschaftsbaracken, sind in gleichem Stile gebaut, auf niederen Steinsockeln stehend, mit Bretterwänden geschlossen, und haben breite offene Veranden an der Vorderfront. Auffallend ist die häufig vorkommende Eindeckung der Häuser mit gewelltem Eisenblech.

Von öffentlichen Anstalten ist nur ein Hafenamt zu erwähnen. Die Beleuchtung des Ortes ist eine reichliche, und selbst noch außerhalb des Ortes, der Palissaden und Gitter sieht man lange Reihen von Öllampen an den Straßen, mit Blenden gegen innen, um eine möglichst gute Überwachung des seitlichen Terraine zu erreichen.

Die Rhede von Oleh Leh ist eine offene; vom Norden und Nordwesten her ist sie bedeutendem Seegange ausgesetzt und die Brandung an dem niedrigen, flach verlaufenden Strande erschwert, namentlich während der Dauer des NO-Monsoons das Anlegen der Boote. Drei in die See hinausgebaute Molos sind für den letzteren Zweck vorhanden. Der westlichst gelegene ist auf eisernen Ständern errichtet und hat sehr praktisch eingerichtete Aufgänge; auf demselben sind zwei Krahne mit Dampfwinden installirt, und zwei Schienengeleise bringen diesen Molo mit der mehrerwähnten Eisenbahn in directe Verbindung. Dieser Molo gehört der Regierung; die beiden anderen sind Eigenthum von Privatunternehmungen, nur primitiv aus Holz hergestellt; sie sind mit Handkrahnen und Geleisen versehen, welch letztere aber nicht in directer Verbindung mit der Eisenbahn stehen.

Landfesten oder Boyen sind nicht vorhanden. Das Anlaufen der Rhede bietet keine Schwierigkeiten; für das Aufsuchen des Ankerplatzes bieten die Pyramide vor der Mündung des Acheenflusses, dann die beiden vor der Niederlassung stehenden Flaggenstöcke gute Marken. Der Ankergrund besteht aus Schlamm und Sand; während des NO-Monsoons sind die Schiffe auf diesem Ankerplatze einem ziemlich bedeutenden, lästigen Seegange ausgesetzt.

Die Ressourcen für fremde Schiffe sind gering; es besteht übrigens in der Nähe der Militärbaracken eine Art kleinen Arsenals, und auch Kohlenvorräthe werden für die eigenen Bedürfnisse hier gehalten. Lebensmittel können bei den Lieferanten der Besatzung bezogen werden, welche durch ihren Contract gebunden sind, stets bedeutendere Vorräthe auf dem Lager zu halten.

In commerzieller Beziehung kann Acheen natürlich vorläufig keine Ansprüche auf eine besondere Beachtung erheben.

---

## 45. Padang.

*NAUTILUS: 13. bis 22. Januar 1886.*

---

Etwa in der Mitte der Längenentwicklung der Westküste von Sumatra liegt die Stadt Padang, Hauptstadt der Residentschaft, welche officiell den Namen „Sumatra-Westküste“ führt, aber meistens mit dem gleichen Namen wie die Hauptstadt, Padang, benannt wird.

Die Stadt liegt an dem rechten Ufer eines kleinen, mit der Stadt gleichnamigen und hier in den Ocean einmündenden Flusses; sie breitet sich weit gegen das Innere aus; nur die von den Eingebornen und von Chinesen bewohnten Häusergruppen zeigen ein dichteres Gepräge, während der Haupttheil der Stadt aus einzelnen, weit auseinander placirten Häusern besteht, die von weitläufigen, schönen und schattigen Gärten umgeben sind. Diese Häuser weisen den in Niederländisch-Ostindien allgemein vorherrschenden Stil auf; es sind Holzbauten, auf niederen Sockeln stehend, meist ohne obere Stockwerke, mit breiten Veranden umgeben, welche von dem weit vorragenden Dache beschattet werden.

Die Straßen der Stadt zeigen eine ziemliche Regelmäßigkeit; sie sind sehr breit und bilden fast ausnahmslos schöne, schattenreiche Alleen. Sie führen zumeist keine besonderen Namen, nur die beiden wichtigsten führen die Bezeichnung „Muwara“ und „Bazar Bahara“. Von größeren Plätzen sind der *Michels-Plain* und der *Plain de Rome* erwähnenswert.

Von den Vorstädten, den sogenannten *Kampongs,* die sich um die Stadt gruppiren, ist die chinesische, am Flusse liegende, die bedeutendste.

Die Stadt zählt an 20.000 Einwohner, größtentheils der malayischen Race angehörend, doch sind Chinesen in bedeutender Zahl auch hier vorhanden, und viele Indier, Parsis, Klings u. s. w. an diesem Orte angesiedelt.

Die hervorragenderen Gebäude der Stadt sind naturgemäß jene, welche öffentlichen Zwecken dienen: der Justizpalast, das Polizeigebäude, die Post; Padang hat zwei größere Kasernen, ein kleines Arsenal, ein wohleingerichtetes größeres Spital u. s. w. Neben einer katholischen und einer protestantischen Kirche besteht ein Missionsbethaus. Es gibt hier mehrere gesellige und sportliche Clubs und zwei Hotels; in industrieller Beziehung sind mehrere Kaffee-Schälfabriken und eine Eisfabrik zu nennen. Die Stadt bezieht ihr Trinkwasser aus dem Flusse; die — sehr spärliche — Beleuchtung, welche für die, eines

Nachtlebens vollkommen entbehrende, stille kleine Stadt übrigens vollkommen genügt, geschieht mittels Petroleum.

Obgleich Padang an der See gelegen ist, und als Seehandelsstadt für den Export von Landesproducten von ziemlicher Bedeutung ist, macht die Stadt doch in keiner Weise den Eindruck einer Seestadt. Uferbauten, Etablissements und Anstalten für die Schiffahrt, den See- und Handelsverkehr mangeln nämlich hier vollständig an der dem Meere zugewendeten Seite der Stadt; die Ursache dieser Erscheinung liegt in der besonders flach verlaufenden Gestaltung des Seestrandes, durch welche auch schon Schiffe mittleren Tiefganges gezwungen sind, weit außen auf der Rhede, bei *Pulo Pisang Besar*, der Bananeninsel, vor Anker zu gehen. Auf dieser Insel sind große, solid aus Eisen construirte Schuppen zur Einlagerung von Kohlenvorräthen errichtet. Ihr Fassungsraum dürfte 10.000 *t* betragen; zur Zeit der Anwesenheit des NAUTILUS waren 3000 *t* Kohlen am Lager. Doch bemerkt der Commandant dieses Schiffes, dass im Gegensatze zu diesem reichen Vorrathe an Brennmaterial in Padang von Maschinenbetriebsmaterialien nur Öl, und selbst dieses nicht in bedeutenden Quantitäten vorräthig war. Auf eine ausreichende Verproviantirung des Schiffes mit Maschinenbedarf darf demnach in Padang nur rücksichtlich der Kohle, und dies nur insoferne gerechnet werden, als von den zum Theile der Regierung, zum Theile aber der Niederländisch-Indischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörenden, für ihre eigenen und nicht zum Verkaufe bestimmten Vorräthen auf *Pulo Pisang*, mit der stets bewährten Gefälligkeit das nöthige Quantum abgelassen wird. Desgleichen stehen hier nur sehr geringe Ressourcen bezüglich etwaiger Reparaturs-bedürfnisse zur Verfügung. Ein eigentliches Maschinen-Etablissement ist nämlich nicht vorhanden; nur eine kleine Werkstätte mit zwei Feueressen wird von dem Agenten der *Neederlandisch-Indisch Stoomvaart Maatschapij* unterhalten. Diese Werkstätte enthält eine mittelgroße Drehbank, eine Schraubenschneidemaschine und einige Schraubstöcke, und befasst sich hauptsächlich mit den Reparaturen für die Dampfbarkassen, welche hier für den Verkehr zwischen dem Flusse und den Schiffen auf dem, wie schon bemerkt, ziemlich entlegenen Ankerplatze in Thätigkeit sind. In der Werkstätte können auch kleinere Güsse in Bronze, nicht aber in Eisen, hergestellt werden. Ein Vorrath von 200 *t* Kohle wird an dem Flussufer, unter freiem Himmel, gelagert, für den Bedarf der Dampfbarkassen in Vorrath gehalten. Die auf der Rhede geankerten Schiffe ergänzen ihre Kohlenvorräthe aus den großen Depots auf *Pulo Pisang*, welche Operation durch zwei mit Schienensträngen versehene, in die See hinausgebaute Molos zweckmäßig erleichtert wird. Der eine dieser beiden Molos ist bis in eine Tiefe geführt, welche es auch größeren Schiffen gestattet, am Kopfende des Molos anzulegen. Eine kleine Werfte ist imstande, Schiffe bis zur Größe von etwa 50 *t* Gehalt zu erbauen.

Die in der Zahl von etwa 20—30 vorhandenen Warenhäuser sind auf dem rechten Ufer des Flusses erbaut, wo diesen netten Gebäuden gemauerte Uferquais, mit Anlegestellen und Handkrahnen versehen, vorgelagert sind. An dem linken Flussufer sind mehrere mit Stiegen versehene Anlegeplätze vorhanden; ein kurzer Molo, bis in die Mitte des Flussbettes reichend, ist an der Flussmündung errichtet. — Der Verkehr zwischen den Schiffen und der Stadt ist überhaupt nur mittels Booten möglich, welche nach Durchquerung der weiten Rhede in den Fluss einlaufen; denn die sandige Seeküste ist selbst für Boote viel zu flach verlaufend, auf der Seite des Apenberges

aber felsig und steil aufsteigend. Die Flussmündung wird erst sichtbar, wenn man das innere Hafenfeuer bereits passirt hat; die Ebbeströmungen sind sehr stark und besonders nach ausgiebigem Regen für Ruderboote kaum zu bewältigen. Im Flusse findet man einige Boyen und Vertauvorrichtungen in genügender Anzahl und von guter Beschaffenheit.

Die Rhede von Padang ist nach den vollkommen zutreffenden Angaben des englischen Segelhandbuches ohne besondere Schwierigkeiten anzulaufen, da das Leuchtfeuer von Pandjaig, die vorliegenden Inseln und Eilande und das hohe Hinterland auf Sumatra gut markirte Orientirungspunkte bieten. Bezüglich der im Gebrauche stehenden Seekarten bemerkt aber Fregattenkapitän v. Spetzler, dass *Pulo Laoet*, etwa zwölf Meilen im Südwesten von *Pulo Pisang Besar*, als Riff eingezeichnet ist, während in Wirklichkeit sich eine kleine flache Doppelinsel vorfindet, deren größerer Theil mit Buschwerk bewachsen ist und zwei Bäume trägt; einer dieser letzteren ist mit einer hoch hervorragenden Stange besser kenntlich gemacht. Der kleinere Theil der Insel ist ohne Vegetation und liegt drei Kabel weit nach Norden von dem Haupttheile. — Als besonders gut ausnehmbar und schon auf größere Distanz erkenntlich, bezeichnet der Commandant des NAUTILUS zwei Baaken, deren eine auf *Pulo Thoren* im Süden, die andere auf *Niamo* im Westen, auf erhöhtem Standpunkte, in der Nähe des Strandes errichtet ist.

Die Rhede ist dem Seegange aus Westen ausgesetzt, und ist deshalb der Ankerplatz zwischen *Pulo Pisang* und *Pulo Ketil* der räthlichste, weil man da von diesem schweren Seegange am besten geschützt ist.

Befestigungen hat weder die Rhede noch die Stadt Padang. Die Garnison der Stadt bestand zur Zeit des Besuches von Padang durch NAUTILUS aus etwa 1200 Mann, und zwar aus einem Bataillon Feldtruppen, einem Garnisonsbataillon, einem kleinen Detachement Artillerie und Genietruppen. Von militärischen Anstalten ist außer den schon erwähnten Kasernen, welche nach dem in Holländisch-Indien allgemein üblichen Barackensysteme erbaut sind, und einer kleinen Artilleriewerkstätte noch ein großes, vorzüglich eingerichtetes Militärspital mit separirtem Officierspavillon zu erwähnen. Dieses Spital ist mit seinen zwei Haupttracten in einem aufgelassenen Fort untergebracht, wo zwei gemauerte Gebäude verfügbar gemacht wurden; durch Zubau von hölzernen Baracken, deren jede Raum für 50 Kranke bietet, hat man das Hospital auf einen Fassungsraum von 1600 Betten erweitert. Die sanitären stastistischen Daten, welche dem Fregattenkapitän v. Spetzler mitgetheilt wurden, geben unter 1967 Europäern und 2058 Eingebornen, welche im Jahre 1885 im Spitale zur Behandlung kamen, 436 und 322 an Malaria Erkrankte an; doch nur 4 Europäer und 6 Eingeborne erlagen dieser Tropenkrankheit. An *Beri-beri* erkrankten im gleichen Zeitraume 29 Europäer, welche sämmtlich ihre Gesundheit wieder erlangten, und nicht weniger als 1145 Nichteuropäer, von welchen aber nur 7 an dieser Krankheit starben. Zur gründlichen Herstellung der an Malaria oder *Beri-beri* Erkrankten werden dieselben gewöhnlich im Stadium der Reconvalescenz nach dem im sogenannten *Bovenlande*, in einer Höhe von 2600 Fuß situirten Fort de Kock gesendet. Dort hat sich eine Art von klimatischem Curort herausgebildet, wo oft 800—900 Kranke, aus den verschiedenen Spitälern Sumatras dahin gesendet[1]), ihrer Genesung entgegensehen, welche in dem kräftigen

[1]) Vergl. Seite 82.

Gebirgsklima selten ausbleibt. Das Fort Kock hat eine Garnison von 1150 Mann und steht unter dem Commando eines Majors. In ununterbrochener Wagenfahrt auf guter Straße wird dieses Fort in eilf Stunden von Padang aus erreicht. Zwischen dem Fort und Padang besteht telegraphische Verbindung, und die Fahrpost verkehrt jeden zweiten Tag in beiden Richtungen.

In der commerziellen Thätigkeit von Padang überwiegt die Ausfuhr von Landesproducten wesentlich die Einfuhr europäischer Artikel, welche letztere der großen Hauptsache nach nur auf die Deckung der eigenen Bedürfnisse des Platzes selbst sich erstreckt. Immerhin findet eine ziemlich ansehnliche Einfuhr in folgenden Artikeln statt: Shirting, bedruckte Baumwollzeuge, Calicos, Madapolame, Metalle, und zwar Eisen, Stahl in Tubben, Drahtstifte, verzinktes Blech zum Eindecken von Dächern, Petroleum, australische Mehle und andere Lebensmittel, geistige Getränke, worunter deutsche und holländische Biere, sowie Genever bevorzugt werden.

Die Exportwaren sind der Hauptsache nach Landesproducte; die Ausfuhr in Kaffee, *Rattang*, Muscatnüssen, Häuten und *Koprah* befindet sich in gedeihlicher Zunahme. Dem Commandanten des NAUTILUS wurden einige statistische Daten zugänglich, welche die Ausfuhrsmengen einzelner Hauptartikel während der Jahre 1882 und 1885 in Vergleich zogen. Nachdem diese Daten immerhin einige Orientirung über den Umfang des Außenhandels von Padang bieten, sei hievon das Folgende wiedergegeben.

Kaffee: Im Jahre 1882 wurden 90.249 *Pikul* erster Qualität, 2472 *Pikul* zweiter Qualität und 3525 *Pikul* zollfreien Kaffees ausgeführt. Im Jahre 1885 gingen 119.725 *Pikul* Kaffee erster Qualität und 9145 *Pikul* zollfreien Kaffees nach Amerika, außerdem 6994 *Pikul* des letzteren noch nach dem Mutterlande.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Cassia. | Im Jahre 1882 | 11.707 | *Pikul* | ausgeführt, |
| | „ „ 1885 | 6.077 | „ | nach Amerika, |
| | | 231 | „ | „ Singapore, |
| | | 1.078 | „ | „ Holland. |
| *Rattang.* | Im Jahre 1882 | 372 | „ | ausgeführt, |
| | „ „ 1885 | 3.231 | „ | nach Amerika, |
| | | 1.023 | „ | „ Singapore, |
| | | 19.318 | „ | „ Holland, |
| | | 400 | „ | „ Marseille. |
| Kuhhäute. | Im Jahre 1882 | 11.623 | „ | ausgeführt, |
| | „ „ 1885 | 700 | „ | nach Amerika, |
| | | 337 | „ | „ Singapore, |
| | | 21,868 | „ | „ Holland. |
| Büffelhäute. | Im Jahre 1882 | 13.785 | „ | ausgeführt, |
| | „ „ 1885 | 180 | „ | nach Amerika, |
| | | 459 | „ | „ Singapore, |
| | | 6.216 | „ | „ Holland. |
| *Koprah.* | Im Jahre 1882 | 13.925 | „ | ausgeführt, |
| | „ „ 1885 | 7 755 | „ | nach Holland, |
| | | 53.046 | „ | „ Marseille. |

In einzelnen Gewürzen und Harzen zeigte sich hingegen im Jahre 1885 ein starker Ausfall gegen das Jahr 1882. Beispielsweise sei angeführt:

Schwarzer Pfeffer. 2501 *Pikul* gegen 106 *Pikul*.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Muscatnüsse. | Im Jahre 1882 | 20.340 | *Pikul*. | |
| | „ „ 1885 | 1.725 | „ | nach Amerika. |
| | | 1.401 | „ | „ Singapore, |
| | | 432 | „ | „ Holland, |
| | | 25 | „ | „ Marseille. |

Gewürznelken. 70½ *Pikul* gegen nur 2 *Pikul*.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Gumm Benjamin. | Im Jahre 1882 | 5.657 | *Pikul*. | |
| | „ „ 1885 | 419 | „ | nach Holland, |
| | | 13 | „ | „ Marseille. |

Hingegen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Muscatblüte. | Im Jahre 1882 | 484 | *Pikul*. | |
| | „ „ 1885 | 396 | „ | „ Amerika, |
| | | 43 | „ | „ Singapore, |
| | | 208 | „ | „ Holland, |
| | | 26 | „ | „ Marseille. |
| Gumm Damar. | Im Jahre 1882 | 1.237 | „ | |
| | „ „ 1885 | 1.019 | „ | „ Amerika, |
| | | 111 | „ | „ Singapore, |
| | | 480 | „ | „ Holland, |
| | | 342 | „ | „ Marseille. |
| *Getah Pertjah.* | Im Jahre 1882 | 325 | „ | |
| | „ „ 1885 | 404 | „ | „ Amerika, |
| | | 212 | „ | „ Singapore, |
| | | 56 | „ | „ Holland, |
| | | 102 | „ | „ Marseille. |

Die vornehmlichsten Handelsfirmen, welche die Aus- und Einfuhr in Padang vermitteln, sind: Boon Jntveldt u. Co., Houton Steffan u. Co., van Leecuven, endlich Diemont u. Co. Die letztgenannte Firma ist auch an der Thätigkeit des *Prauen*-Vereines hervorragend betheiligt, eines Vereines, welcher, im Besitze einer genügenden Anzahl landesüblicher Fahrzeuge — *Prauen* oder *Prauwen* — die Ladung, beziehentlich Löschung der auf der entlegenen Rhede befindlichen Fahrzeuge im Accordwege durchführt. Der Prauenverein übernimmt es auch, den Schiffen die nöthige Ergänzung ihrer Approvisionirung zu vermitteln. NAUTILUS bezahlte bei diesem Vereine die Tonne Cardiffkohle mit 25 fl. 51 kr., das Kilogramm Palmöl mit 28 kr., das Kilogramm Werg — es waren aber nur 14 *kg* erhältlich — mit 34 kr. ö. W. Gold. Für sonstige Bedürfnisse wurde bezahlt:

| | | |
|---|---|---|
| Frisches Fleisch...... | 59 kr. | das Kilogramm, |
| „ Brot ....... | 50 „ | „ „ |
| Käse................ | 1 fl. 51 „ | „ „ |

Zwieback und Salzfleisch waren am Platze nicht zu bekommen.

Das gesetzliche Zahlungsmittel ist der holländische Gulden; es cursirt viel Papiergeld der Java-Bank, welche in Padang eine Filiale besitzt. Von

zwei Zeitungen, welche in Padang erscheinen, ist die eine, das *Nieuw Padangsche Handelsblaad*, ausschließlich den Verhältnissen und Bedürfnissen des dortigen Handels gewidmet.

Die Vermittlung des Warenhandels über See wird vornehmlich durch die Dampfer des Rotterdam'schen Lloyd und der Dampfschiffahrtsgesellschaft *Neederland* vermittelt, welche Schiffe auf ihren regelmäßigen Fahrten zwischen Europa via Suezcanal nach Batavia die Rhede von Padang anlaufen. In unregelmäßiger Folge legen aber auch die Dampfer der *N. I. Stoomvaart Maatschapij* hier an.

---

## 46. Batavia.

*NAUTILUS: 3. bis 12. Februar 1885 und 31. Januar bis 5. Februar 1886.*

*AURORA: 19. December 1886 bis 4. Januar 1887.*

---

Der mächtige, breite Gebirgszug, welcher theils in einer, theils in mehreren Ketten von Westen nach Osten die von der Natur reichlich bevorzugte Insel Java durchzieht, fällt gegen Süden meist steil nach dem Ocean ab und bildet hier eine Steilküste, welche nur sehr wenige Einbuchtungen aufweist, welche, wie z. B. die Patjitan- und die Wijnkoops-Bay, als geeignete Hafenstellen angesehen werden können. Nach Norden zu aber läuft das Gebirge in eine weite, häufig sumpfige, aber in besonderem Grade fruchtbare Alluvialebene aus, die einer ganzen Reihe von Ankerplätzen Raum gibt. Eine Kette von 45 theils noch thätigen, theils bereits erloschenen Vulkanen durchsetzt von NW gegen SO die Insel, den reichsten und wichtigsten Bestandtheil des großen niederländisch-indischen Colonialbesitzes. Zahlreiche Flüsse bewässern und befruchten den Boden des dichtbevölkerten alluvialen Theiles des Landes; von längerem Laufe und schiffbar sind aber nur der Solo und der Brantes.

Das heiße tropische Klima trägt zur außerordentlichen Fruchtbarkeit der Insel bei, bringt eine paradiesisch schöne Vegetation hervor, doch macht es die sumpfigen Landstriche zu einem für die Europäer ungesunden Aufenthalte; im Innern, in den gebirgigen Partien, den Schluchten und Hochebenen der Gebirgszüge ist aber das Klima ein gesundes und kann als ein gemäßigtes bezeichnet werden. Der außerordentliche Reichthum an Pflanzen, welche bis zu den Spitzen der höchsten Berge den Boden bedecken, bietet die Handhabe, auf Java vier klimatische Regionen zu unterscheiden. Die erste wird vom Meeresspiegel bis zur Bodenerhebung von 600 *m* gerechnet, mit heißem, feuchtem Klima, das Terrain für zahlreiche Palmenarten (namentlich Cocos, Arenga), für Leguminosen, Reis, Zuckerrohr, Indigo u. s. w.; die zweite, von 600 bis 1500 *m* reichend, schattenreiche Hochwaldungen tragend (Rasamalabäume, Arengapalmen, Teakbäume), viele Bambusarten und Orchideen, Plantagen von Mais, Kaffee und Thee; die dritte Region, bis 2400 *m*, kühl und nebelreich, auch noch mit mächtigen Waldungen von Eichen und Lau-

rineen, üppigen Orchideen, Moosen, Flechten; in dieser Region gedeihen auch die neu eingeführten Cinchona-Plantagen; endlich die vierte, kalte, bis über 3000 *m* ragende Region, mit wenigen und verkrüppelten Bäumen, Moosen und Flechten, aber nahrhaften Gräsern bis an die höchsten Gipfel.

Auf dem soeben angedeuteten mannigfachen Reichthume der Pflanzenwelt beruht vornehmlich die große Bedeutung, welche Java für seine europäischen Besitzer erlangt hat. Von Mineralschätzen dagegen findet sich, abgesehen von etwas Goldsand und einigen Eisenerzen, bisher nicht viel vor. Lignit liefern die Kohlenwerke von Bantam; Naphta und Asphalt kommen ziemlich reichlich in den vulkanischen Partien der Insel vor, nebstdem kann noch die in vielen Theilen Javas betriebene Salzgowinnung erwähnt werden. Die Thierwelt begreift von wilden Thieren den Königstiger, zwei Arten Leoparden und Panther, zwei Wildschweinsarten, wilde Büffel, Rinder und Hunde und das Rhinoceros; ferner gibt es sechs Rothwildarten, das javanische Pferd, sechs Affenarten, Stachelschweine, fünf Wieselarten, zahlreiche Nagethiere und Fledermäuse — dagegen fehlt auf Java der Elephant. Die Vögel sind durch prachtvolle Pfauen, zahlreiche Taubenarten, Reiher, den Reisfresser, Salanganen, aber durch wenige Schwimmvögel vertreten. Der Bankivahahn gilt als der Stammvater der europäischen Haushühner. Schildkröten, Schlangen und Krokodile sind sehr zahlreich, ebenso sind die Gewässer an den Meeresküsten außerordentlich fischreich.

Die Bevölkerung, welche sich seit dem Jahre 1815 vervierfacht haben soll[1]), besteht in der Hauptmasse von 22 Millionen Seelen aus zwei nahe verwandten, aber sprachlich verschiedenen Völkern malayischen Stammes: den Javanern im Osten und Centrum und den Sundanesen im Westen; dazu zählte man: 40.347 Europäer, 225.573 Chinesen, 12.696 Araber, 2767 Hindus (1887). Wie oben erwähnt, ist die hauptsächlichste Verschiedenheit zwischen Javanern und Sundanesen die Sprache; die javanische Sprache, in ihrer grammatischen Structur mit dem Malayischen sehr nahe verwandt, hat viele Worte aus dem Sanskrit übernommen und unterscheidet in merkwürdiger Weise zwei oder eigentlich drei Spracharten: das *Basa krama* (d. h. die geregelte Sprache) bei höheren Personen im Gebrauche und das *Basa ngoko*, die Sprache, in welcher der Höhere zum Niederen spricht; zwischen beiden Sprachweisen hält das *Basa madja* die Mitte.

Java verdankt seine ältere Cultur den indischen Brahmanen, welche im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung hier einwanderten und eine friedlich-colonisirende Thätigkeit entfalteten; auch der Buddhismus fand auf Java eine Stätte. Im 9. Jahrhundert sollen die ersten Zuwanderungen von Chinesen stattgefunden haben. Eine beglaubigte Geschichte Javas beginnt aber erst mit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, zu welcher Zeit die Insel in mehrere unabhängige kleine Reiche getheilt war. Mit dem 15. Jahrhundert begannen die Eroberungszüge der Araber und die Ausbreitung des Islams auf Java. Die Berührungen der Europäer mit Java gehen bis zum Anfang des

[1]) Zur Zeit der Rückkehr Javas unter niederländische Herrschaft (nach den Bestimmungen des Pariser Friedens 1815) soll die Insel nur 5 Millionen Einwohner gehabt haben. Aus der Mitte des Jahrhunderts geben uns J. H. Brauer und Dr. J. H. Plath folgende Bevölkerungsdaten für Java:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1849 | 9,121.878 | 1852 | 9,458.549 | 1855 | 10,533.000 |
| 1850 | 9,065.890 | 1853 | 9,794.778 | 1856 | 10,897.024 |
| 1851 | 9,186,009 | 1854 | 10,085.141 | 1857 | 11,200.553 |

16. Jahrhunderts zurück; im Jahre 1511 wurde die Insel den Portugiesen bekannt. Im Jahre 1596 landeten hier die Holländer (unter Houtman) und verdrängten bald die Portugiesen. Im Jahre 1602 bildete sich die Niederländisch-indische Compagnie zum Betriebe von Handelsgeschäften im ostindischen Archipel; die Beamten dieser Gesellschaft gingen alsbald mit Landerwerbungen vor. Unter anderem wurde im Jahre 1611 ein verhältnismäßig kleiner Grundcomplex am östlichen Ufer des Flusses Tjiliwong käuflich erworben, um hier eine Factorei anzulegen. Der Schiffskapitän Pieter Both, der erste von der Niederländisch-ostindischen Compagnie bestellte Generalgouverneur (1610—1614) wirkte bereits darauf hin, diese Factorei zu einer Stadt zu erweitern und hier den Centralpunkt für den niederländisch-indischen Colonialhandel und für die weitere Ausdehnung der holländischen Macht auf Java und im ostindischen Archipel überhaupt zu schaffen. Die Verdienste Pieter Boths um die Gründung der holländischen Colonialstadt an der Mündung des Tjiliwong scheinen, nach dem Urtheile neuerer Schriftsteller, von seinen Zeitgenossen nicht in genügendem Maße gewürdigt worden zu sein; denn von diesen wurde erst der in der Reihe vierte Generalgouverneur J. P. Koen (1961 - 1623, dann neuerdings 1627—1629) als der Gründer der Stadt anerkannt, welche in späterer Zeit als die »Königin des Ostens« gefeiert wurde und deren hohe künftige Stellung die Holländer schon bei der Wahl des Namens symbolisirten, indem sie das neue Gemeinwesen Batavia tauften.[1])

Die Stadt Batavia, an beiden Ufern des schon früher erwähnten Flusses Tjiliwong erbaut, erlangte bald große Bedeutung. Selbstverständlich wurde sie gleich anfänglich als ein wohlbefestigter Platz angelegt, denn die angestrebte Handelsthätigkeit erforderte vor allem Ruhe und Sicherheit, also kräftigen Schutz. Innerhalb des von den erwähnten Forts beschützten Raumes entwickelte sich die Stadt; man errichtete Gebäude für die Zwecke des Handels, für die Bedürfnisse des öffentlichen Dienstes, Wohnhäuser und eine reformirte Kirche. Im neuerbauten Rathhause fand im Jahre 1627 die erste feierliche Sitzung statt. Schon im Jahre 1625 war die erste öffentliche Schule eröffnet worden, in welcher sowohl europäische, als eingeborne Kinder Unterricht erhielten; später wurde eine Schule ausschließlich für die europäischen Kinder errichtet und Generalgouverneur v. Diemen (1636—1645) gründete bereits ein Gymnasium, die sogenannte lateinische Schule, welche unter geistlicher Leitung stand. Derselbe Gouverneur stiftete die Kruiskerk (Kreuzkirche) und bestimmte in seinem Testamente eine Summe von 40.000 Reichsthalern zur Errichtung einer weiteren Kirche. Das schon so bald eingetretene Bedürfnis nach dem Besitze mehrerer Kirchen, sowie die Errichtung der Schulen bezeichnet deutlich das Aufblühen der jungen Stadt und das rasche Wachsthum ihrer europäischen Bewohnerschaft.

Nach dem Tode des Generalgouverneurs v. Diemen breitete sich Batavia noch weiter aus, es entstanden zahlreiche große und schöne Gebäude, namentlich während der Amtsdauer seines unmittelbaren Nachfolgers van der Leyn (1645—1650). Zu dieser Zeit wurde die Amanns-Gracht (Amanns-Graben), das Molenvliet (1648) und der Antjol'sche Canal gegraben. Die Stadt zeigte nun die Form eines länglichen Viereckes, nach Norden von dem Castell, nach Süden von dem Meeresufer begrenzt; eine 20 Fuß hohe, mit Bastionen ver-

[1]) Generalgouverneur Koen benannte die Stadt nach seinem Geburtsorte, Nieuw-Hoorn; die Regierung befahl den Ersatz dieses Namens durch »Batavia«.

sehene, zwischen Außen- und Innengraben gelegene Mauer umschloss und beschützte die Stadt. Der breite Außengraben war durch einen Erdwall verstärkt. Mit den Bastionen und Vorwerken zählte man 27 Batterien; von diesen Befestigungen bestehen gegenwärtig nur mehr zwei, welche damals den Namen Kuilenburg und Middelburg trugen und an der Westseite des Flusses liegen. Die Stadtmauer hatte fünf Thore. Von den letzteren besteht heute nur noch das *Vierkantspoort*, gegen die See zu gelegen, aber infolge von Veränderungen in der natürlichen Bodengestaltung gegenwärtig beträchtlich vom Meeresufer landeinwärts befindlich. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts waren schon drei Vorstädte entstanden: die östliche Vorstadt außerhalb der *Rotterdamer Poort*, die südliche Vorstadt außerhalb der *Nieuwpoort* und die westliche Vorstadt vor dem Utrechter Thore. Mit den Vorstädten nahm Batavia damals eine Fläche von $1^1/_2$ Meilen im Umkreise ein; man zählte 680 große, 600 kleinere europäische Häuser, 1000 chinesische Wohnungen und an 200 europäisch gebaute, aber von Chinesen bewohnte Häuser.

Die Anlage der Stadt war von den Holländern nach ihren aus der Heimat mitgebrachten Gewohnheiten durchgeführt worden; die ganze Stadt war von einem Netze natürlicher und anderer, theils durch Kunst erweiterter oder auch gänzlich durch Kunst geschaffener Wasseradern durchzogen. Der Tjiliwongfluss durchfloss die Stadt beiläufig in der Mitte und theilte sie in eine östliche und eine westliche Hälfte; fünf große Gräben theilten sie in weitere sechs Theile, und zwar der Kaimansgraben, der prachtvolle Tigergraben, der Flussgraben, der Junkergraben und der Rhinocerosgraben. Außerdem bestanden noch zahlreiche kleinere Quergräben, welche die Stadttheile in viele längliche Vierecke eintheilten. Die Anlage so zahlreicher Canäle, wodurch die Holländer ihren heimischen Gewohnheiten folgten, hatte sehr ernstliche Nachtheile im Gefolge. Die weitaus meisten dieser Wasseradern waren auf Speisung durch den Tjiliwong angewiesen, dessen Zuflüsse, namentlich während der trockenen Jahreszeit, dieser großen Inanspruchnahme nicht genügten. Man entschloss sich, die Flüsse Tjidani und Angkeh nach Batavia zu leiten, indem man die Canäle *Mookervaart* und *Vinkevaart* anshob; doch hatte dies nicht den genügenden Erfolg. Die träge fließenden Gewässer konnten ihren wichtigsten Dienst, die Durchspülung, nicht leisten; allenthalben bildeten sich Schlammbänke, und giftige Miasmen verseuchten die Stadt. Der Ausbruch des Vulkans Salak (5. Jänner 1699), mit einem schrecklichen verticalen und horizontalen Erdbeben verbunden, zerstörte nicht allein viele Gebäude der Stadt, sondern beeinflusste den Lauf des Tjiliwong und Tjidani auf das ungünstigste; die Anhäufung vulkanischer Stoffe hatte beide Flüsse aus den Ufern treten gemacht und vor der Mündung des Tjiliwong entstand bald eine große Schlammbank. Die Nachwirkungen dieser Verheerung waren große und nachhaltige; die Gesundheitsverhältnisse Batavias verschlechterten sich dauernd, und während nahezu der ganzen Dauer des 18. Jahrhunderts konnte man Batavia, das Centrum der sich stetig erweiternden holländischen Macht im ostindischen Archipel, die stolze und glänzende »Königin des Ostens«, zugleich auch als das »Grab der Europäer« bezeichnen hören. Die Maßregeln, welche zur Behebung der angedeuteten schwerwiegenden Übelstände ergriffen wurden, konnten von keinen eingreifenden Erfolgen gekrönt werden, so lange der Haupttheil der Bevölkerung, und unter diesem sämmtliche für die schädlichen klimatischen Einwirkungen besonders empfindlichen Europäer, in der engen, von einer hohen Mauer umschlossenen und durch dieselbe auch in ihrer

Ventilirung behinderten alten Stadt zusammengepfercht blieb. Dieser Zustand blieb aber thatsächlich bis in das gegenwärtige Jahrhundert bestehen; die gründlichen Maßnahmen, welche aus Batavia nach und nach eine Stadt machten, die keine wesentlich ungünstigeren sanitären Verhältnisse hat als durchschnittlich alle anderen Städte in der tropischen Zone, wurden erst in der Zeit des französisch-napoleonischen Königreiches Holland, aber auch sofort mit entsprechender Thatkraft ins Werk gesetzt. Die Inangriffnahme dieser Maßregeln, welche kurz als eine Stadterweiterung im modernen Sinne bezeichnet werden können, knüpft sich an die Amtsperiode des General-gouverneurs, Marschalls und Jur. Dr. Daendels (1808 — 1811). Dieser thatkräftige und vielseitig gebildete Mann erkannte zunächst, dass die alten, die Stadt einengenden Befestigungswerke, von ihrer schon früher angedeuteten sanitären Schädlichkeit abgesehen, nach gar keiner Richtung hin, auch in militärischer Beziehung nicht, von irgend einem Nutzen mehr sein konnten. Die Nothwendigkeit der Sicherung der Stadt nach den Landfronten hin war längst nicht mehr vorhanden, denn die holländische Herrschaft über die Eingebornen war auf Java genügend fest eingelebt und keine Angriffe von dieser Seite waren mehr zu besorgen; was aber die gegen äußere Bedrohungen in erster Linie in Betracht kommende Seefront anbetraf, so hatte dieselbe infolge des stetigen Vorschreitens des Küstensaumes [1]) schon seit längerer Zeit aufgehört, die Rhede militärisch zu beherrschen. Es lag somit der Gedanke nahe, der Stadt durch Schleifung der einengenden Umwallung Luft zu schaffen und ihre Erweiterung, vornehmlich nach Süden zu, wo etwas ansteigendes, besseres Terrain zur Verfügung stand, durchzuführen. Daendels scheute vor der Durchführung dieses umfassenden Planes nicht zurück; er ließ zunächst die Befestigungen schleifen, mit Ausnahme des Forts Meester Cornelis, welches als Gefängnis stehen blieb; auf der *Weltevreden* benannten und diesen Namen (»wohlzufrieden«) bald verdienenden Fläche ließ der Gouverneur zunächst Kasernen, einen Gouvernementspalast und das Regierungsgebäude erbauen. Alsbald begannen die wohlhabenderen Kreise der Stadtbevölkerung, in jeder Weise von der Regierung unterstützt, in Weltevreden Wohngebäude zu schaffen, bei deren Anlage viel mehr als dies früher in der alten Stadt geschehen war, die nöthige Rücksicht auf die klimatischen Verhältnisse genommen wurde. Wenn auch hier noch immer, nach holländischer Weise, die Anlage der Häuser reihenweise und meist längs der — übrigens ihrer Zahl nach sehr verminderten — Kanäle geschah, so war doch die Möglichkeit vorhanden, diese Häuser mit Gärten zu umgehen und sie luftig und geräumig zu gestalten. Viele nach englischer Art zerstreut liegende Wohnsitze entstanden zur Zeit der englischen Herrschaft (1811—1816), und die Stadt rückte allmählich von der Fläche von Weltevreden gegen die noch höher gelegene Ebene, den *Konings-Plein* vor, wo schöne regelmäßige Plätze und Straßen entstanden, von Villen in parkartigen Gärten umschlossen. Durch das Vorrücken der Stadt nach Süden, nach *Weltevreden* und *Konings-Plein*, fiel die alte Stadt naturgemäß einer Art von Verfall anheim; und wenn jener Theil der Einwohnerschaft Batavias, welcher sich in die neuen Stadttheile hatte ziehen können, sich nun weit besserer Verhältnisse erfreute, so waren doch die Zustände in der alten, theil-

[1]) Das neue und sehr inhaltreiche Werk des Kapitäns a. D. L. F. M. Schulze »Führer auf Java«, auf welches wir uns hier vielfach stützen, erwähnt (pag. 149), dass in der Gegenwart die Strandlinie jährlich um circa 23' in die See hinausrücke.

weise verlassenen Stadt noch immer recht ungünstige. Generalgouverneur v. d. Capellen (1816—1826), der zweite Generalgouverneur nach dem Wiederheimfall Javas an Holland, musste seine Thätigkeit ganz besonders auf die Sanirung der Altstadt richten, welche Aufgabe durch eine Reihe von eingreifenden Maßregeln, wie z. B. Verlegung von Friedhöfen, Gerbereien, Schlächtereien, Regulirung der Mündung des Tjiliwong u. s. w. zu befriedigenden Erfolgen gelangte.

Das heutige Batavia hat nahe an 200.000 Einwohner, worunter 66.000 Chinesen und 6000 Europäer[1]). Die Stadt wird gegenwärtig in sieben Bezirke getheilt, von welchen der erste die alte Stadt mit den angrenzenden älteren Vorstädten begreift. Von diesen Bezirken finden wir in dem neu erschienenen, bekanntlich unter Mitwirkung von nambaften Kräften der k. u. k. Kriegsmarine verfassten Werke „Die Seehäfen der Erde“[2]) die nachfolgende, auch das Leben in den einzelnen Bezirken kurz charakterisirende, gedrängte Beschreibung, welcher wir glauben hier unbedenklich vor anderen, meist älteren oder für unsere Zwecke aus sonstigen Gründen weniger geeigneten Beschreibungen den Vorzug einräumen zu dürfen.

Der erste Bezirk, die alte Stadt, ist trotz ihres sonstigen Rückganges doch noch immer Sitz des gesammten Handels geblieben. Längs der mit Lastbooten bedeckten und von schattigen Bäumen eingefassten Canäle ziehen sich Banten in holländischem Stile hin, welche vielfach an die *Grachten* Amsterdams erinnern. Alt-Batavia besteht jetzt zumeist nur aus Schreibstuben, Magazinen und Speichern der Kaufleute und Handels- und Schiffahrtsgesellschaften und den Ämtern der Consulate, sowie aus den Wohnungen der Eingebornen, Chinesen und Mischlinge; hier befinden sich überdies noch das im Jahre 1652 erbaute *Stadhuis* mit den Amtslocalen des Residenten und der Polizei, das Justizpalais, das meteorologisch-magnetische Observatorium, das Hafenamt, die alte Kirche *Buitenkerk*, die Börse, die Bureaux zahlreicher Dampfschifffahrtsgesellschaften und der chinesische Club. Am großen Canale *Kali Besar* befinden sich das Gebäude der Java-Bank, deren Noten von der Regierung garantirt und als Papiergeld im Umlaufe sind, ferners die meisten großen Handelsfirmen und die Mehrzahl der Consularämter.

Die Häuser der alten Stadt sind unzweckmäßigerweise nahe aneinander und hoch gebaut, auch zumeist mit Glasfenstern geschlossen und haben Kupferdächer. Besondere Sehenswürdigkeiten finden sich hier nicht. In der Nähe des Pinangthores, des letzten Wahrzeichens der einstigen kurzen portugiesischen Herrschaft (um 1590), liegt eine alte Kanone, bei der die Javanen opfern (besonders die kinderlosen Frauen, welche dadurch ihre Fruchtbarkeit zu fördern vermeinen). Bei der *Buitenkerk* liegt das Denkmal des Verräthers von Batavia, Pieter Elberfeld, der 1722 hingerichtet wurde. Eine Steinplatte trägt die Inschrift, dass auf dieser Stelle „bis in Ewigkeit“ nicht gebaut werden darf.

Zu den Vorstädten des ersten Bezirkes gehört die arabische an der *Rua Malaka*. Holländische Häuser wechseln hier mit leichten Hütten aus Bambusrohr ab, Araber und Mauren treiben daselbst Handel mit Gold, Silber, Perlen und Edelsteinen.

Im Südwesten der Altstadt liegt der zweite Bezirk, *Campongchina*, der meist aus kleinen, schlecht gebauten und eng aneinander liegenden Hütten

---

[1]) 1882: 196.989 Einwohner, worunter 65.799 Chinesen und 5981 Europäer.

[2]) II. pag. 499.

von Chinesen besteht. Dieser Stadttheil ist entschieden der lebhafteste des gesammten Complexes, das ganze Leben concentrirt sich hier auf der Straße, umsomehr als der Bezirk trotz seiner ungesunden Lage ungemein dicht bevölkert ist und seine arbeitsamen Bewohner für Batavia von großer Wichtigkeit sind. Alle Gattungen Handwerke sind hier vertreten und alle Bedürfnisse der Europäer, Chinesen und Javanen aufgestapelt.

Der dritte Bezirk, *Molenvliet*, wird ausschließlich von Europäern bewohnt und überrascht durch seine Schönheit. Dem Klima entsprechend liegen die Häuser voneinander getrennt und inmitten von Fruchtbäumen aller Art; sie sind groß und zumeist nur einstöckig, mit flachen Dächern und schönen Veranden erbaut. Letztere sind gegen den Abend der gewöhnliche Aufenthaltsort der Bewohner des Hauses, dort werden Besuche empfangen und bewirtet, dort athmet man freier auf, spielt, musicirt oder plaudert, sobald die drückende Hitze des Tages der angenehmen Abendluft gewichen ist. Hinter den Hauptgebäuden und in der Nähe derselben liegen zu beiden Seiten Wohnräume der Dienerschaft, Küchen, Badezimmer und Stallungen.

Südlich von *Molenvliet* dehnen sich die europäischen Vorstädte *Rijswijk* und *Nordwijk* aus. In ersterer befinden sich der sehenswürdige alte Palast des Generalgouverneurs, der gesellige Club „Harmonie" mit seinem prächtigen Garten und das Museum der Gesellschaft für Künste und Wissenschaften. *Nordwijk* wird hauptsächlich von Kaufleuten bewohnt.

Die *Rijswijker* Straße verfolgend gelangt man zum *Konings-Plein*, einem großen Vierecke von etwa 200 *m* Seitenlänge, das von prächtigen Alleen majestätischer Tamarinden und fast ringsum von weißen Gebäuden umrahmt wird. Zu letzteren gehören die Wilhelmskirche mit ihrer hohen Kuppel, die alle anderen Gebäude überragt und das neue Stadtpalais des Generalgouverneurs; der große Rasenplatz dient zur Vornahme militärischer Übungen, die vorerwähnten Alleen bilden ein beliebtes Terrain für Spazierfahrten. Bei Anbruch der Dunkelheit sammeln sich hier zahlreiche Equipagen mit Damen in Balltoilette, während die Herren, die ihre Kopfbedeckungen zu Hause lassen, zu beiden Seiten der langsam fahrenden Wagen einhergehen. Die Tracht der Kutscher und der Bedienten erscheint etwas eigenartig: galonnirter Cylinder über dem malayischen Kopftuche, weiße Handschuhe, alle aber sind — barfuß. Letzteres ist Landessitte der Eingebornen. Da diese des Nachts nicht ohne eine Fackel über die Straße gehen dürfen und ihre Schritte andererseits unhörbar sind, bieten die Straßen nach Eintritt der Dunkelheit einen ganz eigenthümlichen Anblick. Charakteristisch für das Straßenleben Batavias sind auch die *Klontongs*, chinesische Hausirer, die ihre Waren theils selber tragen, theils dies durch einen Coolie besorgen lassen. In letzterem Falle geht der Besitzer voraus und meldet seine Gegenwart mit einer eigenartig tönenden Klapper an.

Der vierte Bezirk, *Ooster District*, besteht aus den Stadttheilen Jakatra und Gunungsahari, die fast ausschließlich von Eingebornen bewohnt werden. An den letztgenannten Stadttheil grenzt die Vorstadt *Weltevreden* mit einem großen viereckigen Platze, dem *Waterloo-Plein*, der durch das Denkmal des Generalgouverneurs Pieter Koen und durch eine Säule mit dem Löwen von Waterloo verschönert wird. Von den Gebäuden, die den *Waterloo-Plein* umsäumen, sind das zweistöckige große Regierungspalais mit den Sitzungssälen des Rathes von Indien und das schöne Militärclubhaus „Concordia" hervorzuheben. Das gleichfalls an diesem Platze liegende Palais Daendels,

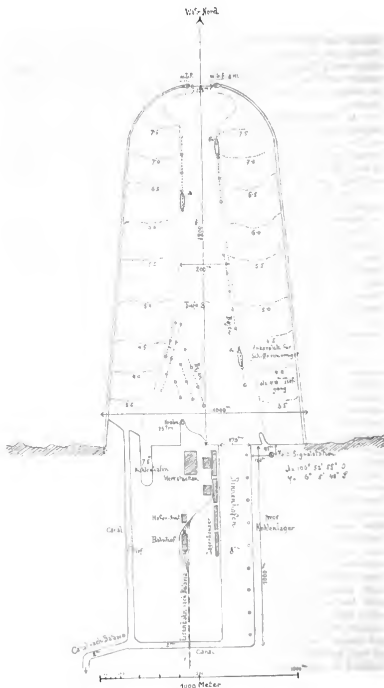
welches vom Marschall Daendels erbaut und vom Burggrafen Du Bus de Glusignies vollendet wurde, ist ein rechteckiger kolossaler Steinbau, der jedoch wenig Kunst und Geschmack aufweist. Neben dem Palais Daendels befindet sich das Gerichtsgebäude, in welchem der höchste Gerichtshof Javas, der *Hoog Gerechtshof*, und der Justizhof, *Rad van Justitie*, Sitzungen abhalten.

In Weltevreden liegen noch das Arsenal, die Artillerieschule, das Hospital für christliche Einwohner, die Kasernen und das Theater, in welchem von Zeit zu Zeit Concerte und Vorstellungen französischer oder italienischer Operngesellschaften gegeben werden. Sonntag abends spielt die Militärmusik auf dem *Waterloo-Plein*, der dann von einem zahlreichen Publicum in Wagen, zu Pferde und zu Fuß belebt wird.

Bei der 1837 erbauten Citadelle Prinz Frederik Hendrik, die nicht armirt ist und nur mehr zu Magazinen verwendet wird, ist seit einem Decennium ein *Atjeh-* (Acheen-) Monument im Baue, ohne bemerkenswert fortzuschreiten — eine Analogie zu den noch immer nicht beendeten Atjeh-Kriegen. Unweit hievon liegen die von Eingebornen und Chinesen bewohnten Stadttheile Kampong-lama und Kampongbaru; südwestlich von *Molenvliet* liegt der größte Bezirk Batavias, der Südwestdistrict, welcher vier, von Eingebornen bewohnte Vorstädte in sich begreift; westlich von *Kampongchina* dehnt sich der am dünnsten und ausschließlich von Javanen und Malayen bevölkerte West-district aus.

Der siebente Bezirk, *Kampongbali*, zu dessen Bewohnern nur wenige Europäer zählen, bildet den Abschluß der Stadt gegen Süden. —

Die Rhede von Batavia, seit Jahrhunderten der Schauplatz eines bedeutenden Schiffsverkehres, ist weitläufig und bietet den hier geankerten Schiffen trotz ihrer offenen und ungeschützten Lage volle Sicherheit, denn der Ankergrund ist von bester Beschaffenheit und heftige atmosphärische Erschütterungen kommen hier nicht vor. Auch ist die Rhede bei gehöriger Beachtung der nautischen Anweisungen und kartographischen Behelfe mit Benützung der zahlreichen und zweckmäßigen Seezeichen in den verschiedenen Approchen ohne Gefährdung zu jeder Jahreszeit sicher und bequem zu erreichen. Gleichwohl leidet die Rhede an dem großen Misstande, dass der Verkehr mit dem Lande, wegen der äußerst ungünstigen Beschaffenheit des flachen Strandes, nur einzig und allein in der eingedämmten Mündung des Flusses stattfinden kann, dessen geringe Tiefe nur Booten und Fahrzeugen flachsten Tiefganges genügt. Die Operationen des Ein- und Ausladens mussten daher immer mittels Booten und Lichterfahrzeugen geschehen; aber diese Thätigkeit wird während der Dauer des nordwestlichen Monsoons oft auf die Dauer von Wochen zur Unmöglichkeit, da der heftige, gegen das Land zu gerichtete Seegang das Einlaufen in die seichte Flussmündung verwehrt. Mit einem eigenen Signal (blaue Flagge am Maste des Wachtschiffes) wird bekannt gemacht, dass jeder Bootsverkehr zwischen den Schiffen und dem Lande bis auf weiteres einzustellen ist. Die Behinderungen und Zeitverluste, welche den Gestionen der Handelsschiffe hiedurch erwachsen, sind leicht zu ermessen, und sie fallen in der neueren Zeit umsomehr ins Gewicht, als die jetzt immer mehr zur Alleinherrschaft gelangende Dampfschiffahrt mit der Zeit viel genauer haushalten muss, als dies in früheren Perioden die Segelschiffahrt zu thun angewiesen war. Diese Sachlage hat die niederländische



**Skizze des neuen Hafens von Tanjong Priok.**

Colonialregierung veranlasst, an die Schaffung eines geschützten Kunsthafens für Batavia zu schreiten. Im Osten von Batavia, bei der Spitze (*Tanjong*) Priok, wurden im Jahre 1882 die Arbeiten begonnen und fünf Jahre später der neue Hafen, nach dieser Spitze benannt, dem Verkehre für Kriegs- und Handelsschiffe übergeben. L. S. C. Müller berichtete über diesen Hafen das Nachstehende:

Der Hafen bietet Raum für 75 Schiffe. Er besteht aus einem äußeren und einem inneren Bassin. Das äußere Bassin ist 1800 *m* lang und liegt in seiner Hauptrichtung von Nord nach Süd. An der Landseite ist es 1000 *m* breit und in der Längenachse ist das Bassin 8 *m* tief ausgebaggert, während die seitlichen Theile längs der beiden in die See hinausragenden mächtigen Wellenbrecher, conform der Meerestiefe außerhalb dieser letzteren, Tiefen aufweisen, welche von 3·5 bis 8 *m* zunehmen. Der mittlere, auf 8 Meter ausgebaggerte Theil ist nirgends unter 200 *m* breit und bietet Platz für die Vertäuung von 30 großen Schiffen. Seitlich, in den Partien mit geringeren Tiefen, können nöthigenfalls Schiffe von kleinerem Tiefgang vertaut werden. Die zwei in die See hinausgebauten Wellenbrecher, welche das äußere Bassin umschließen, sind an ihrer Basis 50—60 *m* stark und verengen sich nach oben bis auf 2 *m* Breite und überragen den höchsten Wasserstand nur um einen halben Meter. Das gesammte Material an Steinblöcken für diese Wellenbrecher musste von entlegenen Theilen Javas herbeigebracht werden. Gegen das seewärtige Ende zu nähern sich die beiden bisbin sanft convergirenden Wellenbrecher einander, indem sie gegeneinander gerichtete Bogenformen annehmen und lassen eine Einfahrt von 125*m* Breite frei. Zur Nachtzeit wird diese Einfahrt durch zwei fixe weiße Hafenlichter von 8 Seemeilen Sichtweite gekennzeichnet.

Das kleinere Bassin, in das Land hineinreichend, bildet eine Fortsetzung des äußeren Bassins in der Länge von 1000 und Breite von 170 *m*. Die Tiefe beträgt hier durchaus 8 *m*, indem dieser Binnenhafen es auch den größten Schiffen ermöglichen soll, zum Laden und Löschen direct an die Quaimauern anzulegen. Hier befinden sich die Lagerhäuser und Warenmagazine, einige Werkstätten, endlich der Bahnhof der Eisenbahn, welche Batavia mit dem Hafen von Tanjong Priok verbindet. Schienenstränge laufen zwischen dem Bahnhofe und den Lagerhäusern. Der Verkehr auf der Bahn zwischen Batavia und *Tanjong Priok* ist ein sehr reger, indem alle 45 Minuten von beiden Stationen ein Zug abgelassen wird; doch beschränkt sich dieser Verkehr auf die Tagesstunden von 8 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. Außer der Eisenbahnverbindung hat Batavia noch eine Verbindung mit *Priok* durch einen 2 *m* tiefen Canal, welcher mit einem Zweigarm in das große, mit einem andern in das kleine Bassin des Kunsthafens mündet. Dieser Canal wird von Lastbooten und kleinen Schleppdampfern befahren.

An der Südwestecke des äußeren Bassins befindet sich neben der westlichen Einmündung des Canalzweiges ein kleiner Kohlenhafen von 7·5 *m* Tiefe, in dessen Nähe die Kohlenmagazine zur Errichtung kommen sollten und dessen Bestimmung es ist, den Schiffen während des Kohleneinnehmens als Anlageplatz zu dienen.

An dem östlichen Ufer des Binnenhafens befindet sich die Zeitsignalstation, deren Gebäude zugleich als Chronometerdepôt der Sternwarte von Batavia Verwendung findet. Das Signal wird im Momente des mittleren

Mittages und dann neuerdings um $18^h$ mittlerer Greenwicher Zeit abgegeben. Die Poeition der Zeitsignaletation iet:

Geographieche Breite: 6° 5′ 48″ Süd,
„ Länge: 106° 52′ 55″ = $7^h\ 7^m\ 31{\cdot}7^s$
östlich von Greenwich.

Die Vertaûnng der Schiffe im äußeren Baeein geschieht, wie ane der Skizze ersichtlich, zwiechen je zwei der hier in genügender Zahl befindlichen Boyen, und zwar mit dem Bnge gegen die Einfahrt. Außerdem wird die Vertaûnng noch durch das Anewerfen eines Ankers gegen die Mitte dee Baseins zu verstärkt.

Die Bankosten der Hafenanlagen von Tanjong Priok eollen 7 Millionen holländiecher Gulden betragen haben.

Die Schiffahrtebewegung auf der Rhede und im Hafen von Batavia ist eine ansehnliche. Es liegen uns dieefällig die nachstehenden Daten vor:

Die Geeammtheit der Schiffsbewegung wird durch folgende Zahlen dargestellt:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886 | Eingelaufen | 245 | Segler | von | 151.134 | t | Ges.-G. |
| | | 599 | Dampfer | „ | 620.475 | „ | „ |
| | Zusammen | 845 | Schiffe | „ | 771.609 | „ | „ |
| | Ausgelaufen | 259 | Segler | „ | 161.925 | „ | „ |
| | | 601 | Dampfer | „ | 623.196 | „ | „ |
| | Zusammen | 860 | Schiffe | „ | 785.121 | „ | „ |
| 1887 | Eingelaufen | 273 | Segler | „ | 149.005 | „ | „ |
| | | 588 | Dampfer | „ | 594.146 | „ | „ |
| | Zusammen | 861 | Schiffe | „ | 743.151 | „ | „ |
| | Ausgelaufen | 275 | Segler | „ | 151.744 | „ | „ |
| | | 589 | Dampfer | „ | 593.005 | „ | „ |
| | Zusammen | 864 | Schiffe | „ | 744 749 | „ | „ |
| 1888 | Eingelaufen | 247 | Segler | „ | 129.373 | „ | „ |
| | | 557 | Dampfer | „ | 644.168 | „ | „ |
| | Zusammen | 804 | Schiffe | „ | 773.541 | „ | „ |
| | Anegelaufen | 244 | Segler | „ | 126.652 | „ | „ |
| | | 555 | Dampfer | „ | 640.817 | „ | „ |
| | Zusammeu | 799 | Schiffe | „ | 767.469 | „ | „ |

Der hervorragendste Antheil an diesem Schiffsverkehre fällt naturgemäß den Schiffen der holländiechen Flagge zu. Er beträgt etwa vier Fünftel des Geeammtverkehres. Von den Flaggen der fremden seefahrenden Nationen ist in bedentenderem Maße nur jene Englands vertreten; dann folgen, mit bedeutend geringeren Antheilen als in den anderen großen Emporien des ostasiatischen Bereiches, die Flaggen Frankreichs, Deutschlands, Italiens und Norwegens. Wenn wir das bestehende Verhältnis durch Zahlen illustriren und uns dabei zur Vereinfachung auf die eingelaufenen Schiffe beschränken, so ergibt sich folgendes Bild:

1886.

Von 245 Seglern mit 151.134 *t* Gesammtgehalt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland...... | 163 | Segler | mit 95.309 *t* | Ges.-G. |
| England ..... | 26 | „ | „ 17.704 „ | „ |
| Norwegen .... | 16 | „ | „ 11.483 „ | „ |
| Deutschland .. | 15 | „ | „ 9.546 „ | „ |
| Italien ...... | 11 | „ | „ 8.560 „ | „ |

Der Rest vertheilt sich auf Amerika, Schweden, China und Frankreich, welches hier in der Segelschiffahrt nur durch 2 Schiffe mit 999 *t* Gesammtgehalt vertreten ist.

Unter den 599 Dampfern von 620.475 *t* Gesammtgehalt sind hingegen ausschließlich nur die Flaggen Hollands, Englands und Frankreichs vertreten, und zwar:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland | mit 448 | Dampfern | von 445.544 *t* | Ges.-G. |
| England | „ 125 | „ | „ 153.718 „ | „ |
| Frankreich | „ 26 | „ | „ 21.213 „ | „ |

1887.

Von 273 Seglern mit 149.005 *t* Gesammtgehalt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland...... | 179 | Segler | mit 81.746 *t* | Ges.-G. |
| England ..... | 35 | „ | „ 30.072 „ | „ |
| Deutschland .. | 15 | „ | „ 10.835 „ | „ |
| Italien ...... | 11 | „ | „ 8.487 „ | „ |
| Norwegen.... | 10 | „ | „ 7.020 „ | „ |

Der Rest wie oben, worunter Frankreich 2 Segler mit 1370 *t* Gesammtgehalt.

Unter den 588 Dampfern von 594.146 *t* Gesammtgehalt gehörten an:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland....... | 448 | Dampfer | mit 428.704 *t* | Ges.-G. |
| England ...... | 110 | „ | „ 142.616 „ | „ |
| Frankreich .... | 25 | „ | „ 20.397 „ | „ |

Der Rest entfiel in diesem Jahre auf Dampfer siamesischer Flagge.

1888.

Von 247 Seglern mit 129.373 *t* Gesammtgehalt entfielen auf:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland...... | 190 | Segler | mit 85.866 *t* | Ges.-G. |
| England ..... | 22 | „ | „ 18.385 „ | „ |
| Italien....... | 10 | „ | „ 9.169 „ | „ |
| Norwegen.... | 8 | „ | „ 5.723 „ | „ |
| Deutschland .. | 3 | „ | „ 1.972 „ | „ |

Der Rest wie oben, jedoch war in diesem Jahre die französische Flagge unter den Segelschiffen nicht vertreten.

Die 557 Dampfer mit 644.168 *t* Gesammtgehalt gehörten wieder nur den drei Flaggen Hollands, Englands und Frankreichs an, und zwar:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland....... | 400 | Dampfer | von 435.290 *t* | Ges.-G. |
| England ...... | 125 | „ | „ 183.249 „ | „ |
| Frankreich .... | 32 | „ | „ 25.629 „ | „ |

Unsere eigene Flagge finden wir in den vorliegenden Schiffahrtsausweisen nur in sehr geringem Maße vertreten. Im Jahre 1887 finden wir 3 Segler von 3054 *t* Gesammtgehalt, im Jahre 1888 2 Segler von 1635 *t* Gesammtgehalt unter den auf der Rhede von Batavia eingelaufenen Schiffen verzeichnet. Die wie es scheint nahe bevorstehende Schaffung einer Zweiglinie unserer großen heimischen Schiffahrtsgesellschaft nach den javanischen Haupthäfen, welcher Einrichtung von den Commandanten des NAUTILUS und der AURORA in ihrer Berichterstattung das Wort geredet wurde, wird ein häufigeres Erscheinen unserer Flagge hier zur Folge haben.

Auf die Mengen und Werte der Handelsgüter übergehend, welche in Batavia zum Umsatze gelangen, sehen wir uns vor die Schwierigkeit gestellt, welche durch den Mangel einer nach den einzelnen Häfen detaillisirenden Statistik des javanischen Handels geschaffen wird. Es liegen uns aber in englischen Consularberichten authentische Daten über den Einfuhrshandel und die Ausfuhren von Java (mit Madura) vor, welche es uns wenigstens ermöglichen, einige allgemein orientirende Hauptangaben über jene Handelsartikel zu reproduciren, welche für Batavia, als den ersten Platz Javas, von besonderer Wichtigkeit sind.

Ausfuhren.

Der Handel in Zucker ist hier wie überall von der steigenden Production des Rübenzuckers ernstlich beeinflusst worden; dennoch zeigt sich eine Zunahme in der Production, welche aber hauptsächlich auf verbesserte Methoden in der Zuckergewinnung, nicht aber auf Erweiterung des Zuckerrohrbaues zurückzuführen ist. Es wurden erzeugt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1875 | 3,286,680 | *Pikuls* |
| „ „ | 1876 | 3,717.716 | „ |
| „ „ | 1877 | 4,048.574 | „ |
| „ „ | 1878 | 3,700.630 | „ |
| „ „ | 1879 | 3,843.470 | „ |
| „ „ | 1880 | 3,593.404 | „ |
| „ „ | 1881 | 4,606.780 | „ |
| „ „ | 1882 | 4,809.322 | „ |
| „ „ | 1883 | 5,348.867 | „ |
| „ „ | 1884 | 6,493.248 | „ |
| „ „ | 1885 | 6,259.355 | „ |
| „ „ | 1886 | 5,896.368 | „ |
| „ „ | 1887 | 6,338.610 | „ |
| „ „ | 1888 | 5,852.358 | „ |

Zur Ausfuhr kamen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1887 | 386.870 *t* | im Werte von | 4,247.832 £ |
| „ „ 1888 | 369.000 „ | „ „ „ | 4,309.657 „ |

Die Ausfuhr des javanischen Zuckers richtet sich hauptsächlich nach Europa (Großbrittanien), China und Australien. In manchen Jahren gehen auch bedeutendere Mengen nach Nordamerika. Für die Jahre 1886—1888 werden diesfällig folgende Angaben gemacht:

| | 1886 | 1887 | 1888 |
|---|---|---|---|
| Nach Europa .......... | 181.621 *t* | 190.982 *t* | 133.093 *t* |
| „ China ........... | 34.036 „ | 56.599 „ | 60.002 „ |
| „ Australien........ | 6.527 „ | 14.600 „ | 14.905 „ |
| „ Amerika ......... | 2.934 „ | 2.646 „ | 33.793 „ |
| Namhafte Mengen gehen auch nach dem Stapelplatze Singapore, und zwar | 11.369 *t* | 10.328 *t* | 7.907 *t* |

Seit einer Reihe von Jahren machte eine Krankheit der Zuckerpflanze, *Sereh* genannt, den Plantagenbesitzern auf Java viele Sorgen. In der letzten Zeit wurden verschiedene Maßregeln zur Bekämpfung dieser Krankheit mit wechselndem Erfolge versucht.

An Kaffee erreichten die Ausfuhren:

Im Jahre 1887 18.387 *t* im Werte von 1,665.126 £
„ „ 1888 28.780 „ „ „ „ 1,902.009 „

Hiezu kommen noch jährlich 100.000 *Pikul*, welche für Rechnung der Regiernng in Batavia im Auctionswege für den Export verkauft werden.

Zinn:

Im Jahre 1887 10,853.607 Pfd. im Werte von 505.437 £
„ „ 1888 10,841.650 „ „ „ „ 462.551 „

Die Mengen an Zinn, welche von Batavia aus zum Exporte gelangen, werden nicht anf Java, sondern zum weitaus größten Theile auf Banka und Billiton gewonnen.

Reis:

Im Jahre 1887 75.675 *t* im Werte von 467.387 £
„ „ 1888 62.835 „ „ „ „ 345.354 „

Tabak:

Im Jahre 1887 24,196.092 Pfd.
„ „ 1888 28,731.826 „

Der Java-Tabak wird beinahe ausschließlich nach den Niederlanden verschifft.

Indigo:

Im Jahre 1887 2,677.622 Pfund im Werte von 304,275 £
„ „ 1888 2,599.973 „ „ „ „ 270.451 „

Der lucrative Anbau von Indigo hat auf Java seit mehr als einem Jahrzehnte stetige Fortschritte gemacht. Veranlassung gab zu großem Theile die früher erwähnte *Sereh*-Krankheit des Zuckerrohres. Namentlich in den Residentschaften Djokjakarta und Soerakarta sind zahlreiche Zuckerplantagen zu Indigopflanzungen umgewandelt worden.

Thee:

Im Jahre 1887 7,028.993 Pfund im Werte von 202.350 £
„ „ 1888 7,479.263 „ „ „ „ 206.313 „

Häute:

Im Jahre 1887 9,250.644 Pfund im Werte von 171.888 £
„ „ 1888 6,241,708 „ „ „ „ 118.333 „

Pfeffer:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 3,178.183 | Pfund im Werte von | 77.701 | £ |
| „ „ | 1888 | 4,079.470 | „ „ „ „ | 101.989 | „ |

Der Pfeffer, welcher von Batavia aus exportirt wird, stammt zumeist von Sumatra. Die an der Sundastraße liegenden Theile Sumatras liefern meist schwarzen, das nördliche Sumatra weißen Pfeffer nach Batavia.

Chinarinde:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 2,428.148 | im Werte von | ? |
| „ „ | 1888 | 3,587,707 | „ „ „ | ? |

Die Cultur der Cinchona wird seit einer Reihe von Jahren von Seite der Colonialregierung sehr gefördert. Das wertvolle Product dieser Pflanze sollte Ersatz für anderweitige Ausfälle unter den Erzeugnissen Javas bieten. Doch hat das Erträgnis der Cinchonapflanzungen unter der Überproduction zu leiden, zu welcher namentlich Ceylon beiträgt.

Einfuhren:

Als hauptsächlichste Artikel des Importes erscheinen dieselben Waren, welchen wir überall als den Bestandtheilen des Colonialimportes begegnen. Auch hier stehen Baumwollwaren an erster Stelle. Im jährlichen Wertbetrage von über 50.000 £ erscheinen die folgenden Einfuhrsartikel angeführt:

Baumwollwaren und -Stoffe:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | für den Wert von | 1,976.298 | £ |
| „ „ | 1888 | „ „ „ „ | 2,053.392 | „ |

Was die Provenienz dieser Artikel anbelangt, kann im allgemeinen gesagt werden, dass die Hälfte aus den Niederlanden, ein Drittheil aus Großbritannien bezogen wird. Der Rest kommt theils direct, theils über Singapore aus den anderen Theilen Europas.

Wollwaren und -Stoffe:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | für den Wert von | 151.954 | £ |
| „ „ | 1888 | „ „ „ „ | 136.389 | „ |

Kohle:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 142.779 *t* | im Werte von | 214.168 | £ |
| „ „ | 1888 | 117.587 | „ „ „ „ | 195.978 | „ |

Lebensmittel:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | für den Wert von | 241.906 | £ |
| „ „ | 1888 | „ „ „ „ | 228.511 | „ |

Mehl:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 4.585 *t* | im Werte von | 90.406 | £ |
| „ „ | 1888 | 3.847 | „ „ „ „ | 61.040 | „ |

Weine:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1887 | 244.102 | Gallonen im Werte von | 153.428 | £ |
| „ „ | 1888 | 257.106 | „ „ „ „ | 156.202 | „ |

Genever:

Im Jahre 1887 247.042 Gallonen im Werte von 64.031 £
„ „ 1888 243.740 „ „ „ „ 60.935 „

Eisen- und Maschinenbestandtheile:

Im Jahre 1887 für den Wert von 61.776 £
„ „ 1888 „ „ „ „ 87.242 „

Kurzwaren, Kleider, Modewaren etc.:

Im Jahre 1887 für den Wert von 209.408 £
„ „ 1888 „ „ „ „ 239.746 „

Töpfereiwaren:

Im Jahre 1887 für den Wert von 79.744 £
„ „ 1888 „ „ „ „ 74.330 „

Petroleum:

Im Jahre 1887 15,611.914 Gallonen
„ „ 1888 13,955.480 „

Unter den zahlreichen Artikeln des Imports auf Java findet sich manches Erzeugnis unserer heimischen Industrien; für viele unter ihnen ist hier bei entsprechender Umsicht ein lohnender Markt zu finden. Fregattenkapitän v. Spetzler legte eine Reihe von diesbezüglichen Bemerkungen vor, welche ihm in Batavia von Kaufleuten gemacht wurden, die mit den commerziellen Verhältnissen Javas vollkommen vertraut sind, und auch praktische Erfahrungen mit der Einfuhr österreichischer und ungarischer Erzeugnisse gemacht hatten. Von diesen Bemerkungen sei Folgendes in Kürze wiedergegeben:

Chenille-Châles aus Mähren, auch billigen Genres; Lama-Flanelle in hübschen Dessins (grau und violett), auch gute Qualitäten; Busennadeln, billigste Sorte, für inländischen Consum, per Dutzend auf Papier gesteckt, und Sprengperlen in Kisten von 100 Pfund, sind gut concurrenzfähige Artikel. Bezüglich des letztgenannten Artikels wird gewünscht, dass die Päckchen regelmäßiger in der Größe sein mögen, und wird der Preis etwas theuer gefunden. — Perlmutter-Hemd- und andere Knöpfe aus Wien, als bestem Bezugsplatz, sehr concurrenzfähig. Nachfrage besonders lebhaft nach den geringen Qualitäten, während Wien mit Vorliebe die besseren Genres zu poussiren geneigt sein soll. — Wiener Lederwaren sind *en gros* nicht gut zu placiren; sie müssen an Detaillisten gesendet werden. — *Fancy*-Artikel, Metall- und Uniformknöpfe finden wohl in den Fürstenländern guten Absatz, doch sollen sie nur auf Bestellung gesendet werden. — Böhmische Glasperlen leiden unter der Concurrenz des Venetianer Erzeugnisses. — Den *Nizzam-Fezzen* mit rother Quaste aus Strakonitz und Hussinec wird sehr gute Qualität zuerkannt, doch ihr Preis als zu theuer bezeichnet. — Meerschaum-Cigarrenspitzen und Ähnliches bringen oft Verluste, sollen nur an bewährte Detaillisten gesendet werden, ebenso Mundharmonikas. — Crêpen und blauwollene Tücher leichter Qualität von Reichenberg sollen in der Färbung besser gehalten werden. — Baumwollene *blankets*, andere Tücher und Modewaren aus Mähren concurriren gut. — Hemden, in welchem Artikel Österreich die größte Fabrication besitzt, sind durch schlechte Qualität ein-

zelner Sendungen in Misscredit gekommen. — Bier wurde öfters nur in der ersten Sendung befriedigend, dann aber schlecht geliefert. Nachdem gerade die hellen und leichten Sorten sehr beliebt sind (Pilsener Bier aus der Brauerei Beck u. Co. in Hamburg, Pilsener Bier aue der Klosterbrauerei in Neustadt am Rhein), wäre hier wohl mit echtem Pilsener Bier gut anzukommen. (Der Wert der Bier-Einfuhr betrug: im Jahre 1887 38.714 £, im Jahre 1888 42.880 £). Bodensatz bei Bier zu vermeiden. — Lampen werden von der Firma Dittmar mit großem Erfolge importirt. Auf Vermeidung selbst der kleinsten Fehler in diesem Artikel muss wegen der großen drohenden Concurrenz sorgsam Bedacht genommen werden. — Ähnliches gilt für die beliebten Thonet'schen Möbel aus gebogenem Holze. — Mehl: ziemlich starker Import aus Ungarn; große Concurrenz und fallende Preise. — Ceresin findet zur Fabrication des landesüblichen *Sarongs* Verwendung, kommt in ansehnlichen Mengen aus Österreich; soll eine lichte Farbe haben, geruchlos und nicht klebrig sein. — Feuerfeste Cassen haben durch öffentlich angestellte Feuerproben den Markt erobert. — Weine könnten Absatz finden, wenn sie sowohl nach Geschmack als der Ausstattung nach dem hier fest eingebürgerten Bordeaux ähnlicher hergestellt werden möchten. — Butter und Käse könnten bei Verpackung nach holländischem Muster importfähig werden. — Eingemachtes Obst kommt beinahe ausschließlich aus Bordeaux. Bei ähnlicher Verpackung wären eingemachte Früchte wohl absetzbar. Erdbeeren sind sehr begehrt. — In Seide ist mit der Schweiz, welche in Geschmack, Farbe und Preis vorzüglich liefert, nicht zu concurriren. Halbseide wird in Österreich wohl gut angefertigt, kommt aber zu theuer. — Die österreichischen Tuche zeichnen sich durch ihre feste und zugleich feine Beschaffenheit aus, dafür fehlt ihnen Farbe und Glanz. — Guter Markt für Schuhe. Pollak u. Co. haben größere Quantitäten mit gutem Erfolge geliefert. Mustergiltigkeit wird in diesem Artikel besonders anempfohlen. — In Glaswaren finden Service, Lampenschirme und Perlen ziemlichen Absatz. — Emailwaren sollen hinter der deutschen Ware in der Qualität zurückstehen und das Email sich oft schon während des Transportes ablösen. — Spiegel stehen hinter den preiswürdigen belgischen Fabrikaten zurück. — In Wanduhren ist Deutschland mit seinen Erzeugnissen weit voraus. — Galanteriewaren sind gut abzusetzen, doch unterliegen Lederwaren sehr dem Verderben. — In Papier ist mit den holländischen Erzeugnissen kaum zu concurriren. — Von Musikinstrumenten finden Blas- und Streichinstrumente den besten Anklang. Klaviere müssen in ihrer Erzeugungsweise auf das warm-feuchte Klima berechnet sein, also ohne Leim hergestellt werden. Mustergiltig sind die Klaviere von Pleyell u. Wolff in Paris. — In Porzellan findet billiges Tafel-Service guten Absatz. Auf die Verpackung muss aber viel mehr Sorgfalt verwendet werden; es ist Bruch bis zu 33% der Sendung öfters vorgekommen. — Von Tabaken haben *Sultan* und *Sultan Flor* guten Absatz gefunden.

---

## 47. Soerabaya.

*NAUTILUS: 8. bis 17. Februar 1886.*

*AURORA: 13. bis 21. Januar 1887.*

An anderer Stelle ist bemerkt worden, dass die nördliche, alluviale Küste von Java es ist, auf welche sich die Schiffahrt bezüglich der Ankerstellen vornehmlich angewiesen sieht, die den commerziellen Verkehr zwischen der See und dem Innern der Insel zu vermitteln haben. Doch sind alle diese Punkte, ihrer nautischen Beschaffenheit nach, mehr oder weniger als offene Rheden anzusehen, die zwar infolge günstiger meteorologischer Verhältnisse und guten Ankergrundes den Schiffen ausreichende Sicherheit bieten, aber wo diese immerhin, namentlich während der Jahreszeit des nördlichen Monsoons, mit den Unbequemlichkeiten zu kämpfen haben, welche der bedeutende, durch keinerlei natürliche Hindernisse abgehaltene oder doch genügend abgeschwächte Seegang mit sich bringt.

Eine Ausnahme rücksichtlich dieser ungünstigen Verhältnisse bietet Soerabaya, im südöstlichen Theile des schmalen Madura-Canales gelegen, welcher Canal Java von der nordöstlich vorgelagerten Insel Madura trennt. Hier wird die Rhede, durch die Einwirkung der nach Norden vorliegenden Insel Madura, wenn auch nicht zu einem geschlossenen, so doch zu einem natürlich geschützten Hafen, und an diesem Hafen ist eine Handelsstadt emporgeblüht, welche ihrer Bedeutung nach gegenwärtig der alten „Königin des Ostens“, Batavia, als schon nahezu gleichwertig betrachtet werden kann.

„Die Entwicklung der Stadt schreitet ungemein rasch fort“, heißt es in dem von uns bei einem früheren Anlasse citirten Werke über die Seehäfen des Weltverkehrs, „und sie würde Batavia schon längst überflügelt haben, wenn daselbst nicht der Sitz der Landesregierung wäre“.

Soerabaya ist durch seine geographische Lage für den ganzen östlichen Theil von Java und für Madura zu derselben commerziell führenden Stellung gelangt, wie Batavia für den Westen; dazu kommen aber noch die Vortheile, welche für Soerabaya durch die Nähe der kleinen Sunda-Inseln und von Celebes erwachsen. Diese Vortheile äußern sich namentlich durch

oinen größeren unmittelbaren Marktbereich für die Einfuhren von europäischen Erzeugnissen; und wenn Batavia, als Sitz der Colonialregierung und durch den Umfang des hier betriebenen Ausfuhrshandels immerhin auch jetzt noch als der erste Platz in Niederländisch-Ostindien mit Recht angesehen werden darf, so gilt doch Soerabaya als ernstlicher Rivale für diese führende Rolle, und kann bezüglich des Einfuhrhandels schon jetzt einen ersten Rang beanspruchen.

Ähnlich wie bei Batavia kann man in Soerabaya eine ältere untere und eine neuere obere, weiter in das Land hinein rückende Stadt unterscheiden. Beide Stadttheile werden von Süden nach Norden von zwei Ausläufern eines in dieser Stadt sich gabelnden Flusses durchzogen. Dieser Fluss, Kali Mas, ist in seinem westlich gelegenen Auslaufe durch Kunstbauten in eine geradlinig verlaufende Richtung gebracht, und an der Mündung dieses canalartigen Wasserlaufes ist ein See-Arsenal mit Docks angelegt worden. Der andere Flussarm, welcher die östlichen Partien der Stadt in mehrfachen Windungen durchzieht, hat seinen unteren Verlauf in unbewohntem Strandterrain; dieser Mündungsarm führt den Namen Pigirian. Der Hauptthell der unteren Stadt ist zwischen dem linken Ufer des Pigirian und dem canalisirten Theile des Kali Mas gelegen. Von der Mündung des Kali Mas an, zu beiden Uferseiten desselben, erstrecken sich zunächst die theils im staatlichen, theils im Privatbesitze stehenden marinetechnischen Etablissements, Werften, Maschinenfabriken; hieran schließt sich eine Reihe kleiner, einander beinahe vollkommen gleichender Wohnhäuser für das Personale der eben erwähnten Etablissements; hierauf folgen ansehnliche Warenmagazine und private Wohnhäuser, ebenfalls längs des Flusslaufes etablirt.

Diese letztgenannten Baucomplexe bilden in ihrer Gesammtheit die Vorstadt Udjong, welche sich rücksichtlich ihrer Lage als eine südliche Fortsetzung des Arsenal- und Werkstättenviertels darstellt. — Am Ende der Vorstadt Udjong, gegen Süden zu, also dem Hauptthelle der eigentlichen Stadt nach Norden, das ist strandwärts vorgelagert, befindet sich das Fort Hendrik. Dieses Fort steht zwischen den beiden früher erwähnten Wasserläufen, ist von einem breiten Wassergraben und sechs freistehenden Bastionen umgeben, welche auch unter sich durch Wassergräben geschieden werden. Diese Gräben sind zwar breit, aber seicht, und erscheinen nur zur Zeit der Flut mit Wasser gefüllt. Sie werden durch Zugbrücken überbrückt. Das Hauptwerk ist eine Bastion mit stumpfen Winkeln und bombensicher eingedeckt; die Geschütze sind nicht in die Scharten eingeführt, sondern werden im Innern des Forts verwahrt. Die sechs kleineren Vorwerke, welche das Hauptwerk umgeben, sind nicht für artilleristische, sondern nur zur Vertheidigung mittels Kleingewehr eingerichtet; die Eindeckung ist eine granatensichere. Die Citadelle sowohl als die Nebenwerke entbehren unter gewöhnlichen Umständen einer Besatzung und dienen mehr als Depots für Vertheidigungsmateriale, für welche ein kleines Wachdetachement genügt. Im ganzen macht das Fort den Eindruck, eine ungünstige militärische Lage zu besitzen, da es sehr tief, sozusagen in einer Mulde steht, von naheliegenden Hügeln dominirt wird, und für die Geschütze nur einen beschränkten Ausschuss bietet, so dass weder die beiden Flussläufe, noch die nahegelegene Stadt selbst in entsprechender Weise von dem Fort beherrscht werden. Es heißt, dass bedeutende Senkungen des Terrains, auf welchem die ganze Anlage erbaut worden ist, statt-

gefunden, und die militärisch ungünstige Position derselben mit verschuldet haben.

Flussaufwärts, also nach Süden zu vom Fort Hendrik, breitet sich nun zwischen dem Flussufer und auf deren äußerem Ufer ansehnlich übergreifend die untere oder eigentliche Handelsstadt aus. Hier findet man Haus an Haus dicht gedrängt, schmale Gassen und Straßen; die vornehmeren Gebände längs der Ufer des Kali Mas (des Canals oder westlichen Flusslaufes), mit der Front gegen die Flussquais gerichtet; weiter von dieser Hauptverkehrsader entfernt unansehnlichere Häuser, auch hüttenartige Wohnstätten, von handeltreibenden Chinesen, Arabern und Malayen bewohnt. Nach der vorherrschenden Bewohnerschaft kann der Theil am linken Ufer des Kali Mas, also der westlichste Stadttheil, als jener der Europäer, dann von der Partie zwischen den beiden Flusstreifen, der nördliche und mittlere Theil als der arabische, der südliche als der chinesische bezeichnet werden.

Im südlichen Theile des europäischen Theiles ist der Kali Mas überbrückt; über den östlichen Lauf, den Pigirian, führen zwei Brücken.

Im Süden der alten oder unteren Stadt liegt die ziemlich ausgedehnte obere Stadt, mit welcher sich die Vorstädte Paser Besar, Semut, Kramat und Bubutan vereinigen. Die Vorstadt Ngampel, östlich vom Flusse gelegen, ist die Wiege der holländischen Niederlassung Soerabaya. Administrativ zerfällt Soerabaya in 21 Stadttheile, *Wyken* genannt.

In der oberen Stadt und einzelnen der Vorstädte findet man breite und regelmäßige Straßen, welche bald in schöne, schattenreiche Alleen übergehen; die Anlage der schönen, großen Häuser in prächtigen Gärten erinnert an Weltevreden und es übertrifft die Schönheit der Gärten häufig sogar jene des eben genannten Stadttheiles von Batavia. Als der schönste Theil der Stadt darf das Simpang'sche Viertel bezeichnet werden, wo man eine große Anzahl schöner Villen, den Stadtgarten, das Palais des Residenten, Clubs und viele bedeutende öffentliche Gebäude und Anstalten findet.

Die Einwohnerzahl von Soerabaya übersteigt jetzt wohl 125.000. Hierunter gibt es 5600 Europäer, 7300 Chinesen und über 2000 Araber. Der große Rest entfällt der Hauptsache nach auf die eingebornen Javaner. Die Garnison, welche in mehreren in der Stadt zerstreut liegenden Kasernen bequartiert ist, beträgt wenig über 1000 Mann, den verschiedenen Waffengattungen angehörend. Zur Zeit des Besuches von Soerabaya durch NAUTILUS bestand diese Garnison aus dem 13. Feldbataillon, der halben 4. Feldescadron (deren andere Hälfte nach Acheen detachirt war) und der 3. Gebirgsbatterie, sowie einer Compagnie Festungsartillerie.

In militärischer Beziehung kommt Soerabaya auch eine besondere Bedeutung durch den Umstand zu, dass hier namhafte militärisch-technische Etablissements bestehen. In erster Linie steht diesfällig das schon früher erwähnte See-Arsenal an der Mündung des Kali Mas. Die Anlage dieses Arsenals ist eine weitläufige und geschah in der Absicht, das für die niederländisch-indische Kriegsmarine von altersher zu Onrust bei Batavia bestehende technische Etablissement, welches aufgegeben werden sollte, zu ersetzen [1].

[1] Das Etablissement von Onrust wurde im Jahre 1888 gänzlich aufgelöst. Ein Theil des Materials wurde nach dem Arsenale von Soerabaya translocirt, der Rest im Auctionswege verkauft. (Bericht des Consuls N. Mc. Neill an den Marquis v. Salisbury, 23. März 1889.)

Das Arsenal verfügt über einen großen eisernen und einen kleineren hölzernen Schwimmdock; die Maschinenwerkstätten sind im Verhältnisse zur sonstigen Größe und Leistungsfähigkeit des Arsenals allerdings etwas beschränkt, doch sie finden ihre Ergänzung in einer größeren Maschinenfabrik, welche zwar außerhalb des Arsenals gelegen ist, aber der Regierung gehört. Diese Maschinenfabrik ist z. B. imstande, Schiffskessel jeder Größe zu erzeugen, und es bestand die Absicht, die Fabrik dem Arsenale einzuverleiben und sie zur Erzeugung aller Arten von Schiffsmaschinen in staatlicher Regie einzurichten. Ein Scheerenkrahn von 100 *t* Tragfähigkeit wird von einer Dampfmaschine von 30 Pferdekraft bedient. Sehr praktisch angelegte Depôts für die verschiedenen Ausrüstungsmaterialien werden in musterhafter Ordnung gehalten. Die Aufgabe, das verschiedene Material in den Depôts in gutem Zustande zu erhalten, wird im tropischen Klima durch mannigfache Einflüsse oft zu einer recht schwierigen. In den Depôts des Arsenals von Soerabaya z. B. muss alles, was nicht aus Metallen besteht, vor allem vor der Zerstörung durch Ameisen bewahrt werden. Holz, Tau-, Segelwerk u. s. w. sind den Angriffen dieser Insecten unterworfen, deren Zerstörungswerk oft in unglaublich kurzer Zeit vollbracht ist. Dazu kommen noch die Einwirkungen des feucht-heißen Klimas, welche es mit sich bringen, dass z. B. die Dauerzeit der Rundhölzer auf den Schiffen der niederländisch-indischen Stationen auf höchstens zwei Jahre veranschlagt werden darf. Um in den Depôts die Ameisen von den eingelagerten Materialen möglichst abzuhalten, wird in allen Constructionen für Säulen, Gestelle, Verschläge u. s. w. vorzugsweise Eisen verwendet. Wo man zur Verwendung von Holz greifen muss, wählt man Teakholz, welches sich als das widerstandsfähigste gegen die schädlichen Insecten erwiesen hat. Die Bassins des Arsenals haben Tiefen von 9—12 *m* und bieten den in denselben befindlichen vertauten Schiffen die vollkommenste Sicherheit. Für die Dauer der vorzunehmenden Reparaturen werden die Schiffe überdacht und die Bemannungen am Lande in eigenen Baracken untergebracht. Das Arsenal beschäftigt 2000 Arbeiter, worunter 3—400 *Coolies*. Die Arbeiter sind meistens Eingeborne; die Arbeitsdauer währt von 6 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags, bei einer halben Stunde Ruhepause, der Tageslohn beträgt bis zu $1^1/_2$ holländische Gulden. Commandant des Arsenals ist ein Ingenieur im Range eines Obersten; das Budget des Etablissements soll 2 Millionen Gulden jährlich betragen.

In der Nähe des Arsenales, hart am Kali Mas-Canale gelegen, befindet sich außer der schon früher erwähnten, dem Staate gehörenden großen Maschinenfabrik noch eine kleinere derartige Fabrik in privatem Besitze. Sie führt den Namen „*Holländische Industrie*“ und befasst sich mit dem Bau kleinerer Maschinen und Dampfkessel. Hier sind an 200 Arbeiter beschäftigt. Auch verfügt diese Fabrik über einen kleinen Trockendock, in welchem Schiffe bis zu 8' Tiefgang Aufnahme finden können.

Das See-Arsenal ist für die Deckung der Bedürfnisse der niederländisch-indischen Flotte bestimmt und findet eine Ergänzung seiner Leistungsfähigkeit bei der einen, nöthigenfalls bei beiden in dessen Nähe bestehenden Maschinenfabriken. Aber auch das Landheer der Colonie besitzt in Soerabaya ein leistungsfähiges technisches Etablissement, das sogenannte *Artillerie Constructie Winkel*. Dieses ist in Mitte der Stadt gelegen. In demselben werden hauptsächlich Geschosse und Armatursgegenstände erzeugt. 450 Civilarbeiter sind hier neben 100 Militäristen beschäftigt. Eine Erweiterung dieses

militärisch-technischen Etablissements, welches das einzige seiner Art im Bereiche von Niederländisch-Indien ist, war beabsichtigt. Eine Dependenz dieser Anstalt ist die Feuerwerkerei. Die Leitung beider Etablissements ist in den Händen von Artillerie-Officieren.

Die Leistungsfähigkeit des See-Arsenals steht bei der stets bewährten, besonders entgegenkommenden Gefälligkeit der niederländisch-indischen Colonialbehörden auch für fremde Kriegsschiffe im Bedarfsfalle zur Verfügung. Auch sonst ist Soerabaya an Ressourcen für die Schiffahrt reich und eignet sich wegen der hier meistens billigeren Preise der hauptsächlichsten Bedarfsartikel noch besser als Batavia für die Ergänzung von Schiffsvorräthen. Der Commandant des NAUTILUS sendete folgende Preisliste ein:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Frisches Brot ....... | — | fl. | $42\frac{1}{2}$ | kr. per Kilo. |
| „ Fleisch. .. | — | „ | 47 | „ „ „ |
| Java-Reis.......... | — | „ | 12 | „ „ „ |
| Mehlspeise......... | 1 | „ | $27\frac{1}{2}$ | „ „ „ |
| Bohnen ........... | — | „ | $42\frac{1}{2}$ | „ „ „ |
| Salz ............. | — | „ | 17 | „ „ „ |
| Zwieback .......... | — | „ | $42\frac{1}{2}$ | „ „ „ |
| Werg ............. | — | „ | 85 | „ „ „ |
| Palmöl ... ........ | — | „ | 35 | „ „ „ |
| Kohle............. | 22 | „ | 95 | „ „ Tonne. |

Dazu bemerkte der erwähnte Schiffscommandant, dass in Soerabaya größere Vorräthe am Lager gehalten und in vielen Artikeln, trotz mäßigerer Preise, bessere Qualitäten angetroffen werden als in Batavia.

Trinkwasser wird von der Firma Someren, Gueve u. Co. an Bord der Schiffe geliefert.

Das Klima von Soerabaya gleicht im allgemeinen jenem von Batavia, doch ist in ersterem Orte der Unterschied zwischen der nassen und trockenen Jahreszeit ein ausgesprochenerer und auch die Menge des Niederschlages im Laufe des Jahres ist in Soerabaya eine weit geringere als in Batavia. Während nämlich in Soerabaya die jährliche Regenfallhöhe mit 1855 *mm* beobachtet wird, beträgt die analoge Zahl für Batavia 2020, für das hochgelegene Buitenzorg schon 5208 *mm*. Während der Jahreszeit des östlichen Monsoons leidet Soerabaya an ausgesprochener Trockenheit. Die Flussläufe führen dann nur spärliches, trübes Wasser, der dunkle Lehmboden trocknet völlig aus und bekommt große Sprünge und Spalten. „Kein Wölkchen zeigt sich am Himmel: die weißgetünchten Häuser und die kiesbestreuten Wege reflectiren das grelle Sonnenlicht so intensiv, dass die Augen schmerzen; das Vibriren der aufsteigenden heißen Luft ist deutlich wahrzunehmen. Die Wege sind von Sprüngen durchzogen und eine dicke Lage braunrothen Staubes bedeckt alle Gegenstände mit einer gleichfarbigen Decke. Ganz anders ist aber das Bild zur Zeit des West-Monsoons, der Regenperiode. Das Sonnenlicht wird durch Wolken gemildert, an den Ufern der hochgehenden Flüsse findet sich eine üppige Vegetation, die hässliche Staubschichte ist weggespült, alle Farben treten frisch hervor und die Temperatur ist eine erträglichere“ (Seehäfen d. W. V. II. 508).

Der Handel und Verkehr von Soerabaya ist ein reger und, wie schon früher angedeutet, im Aufschwunge begriffen. Wenn wir auch aus dem schon im unmittelbar vorhergehenden Capitel erwähnten Grunde uns leider nicht in

der Lage sehen, die Handelsbewegung für den Platz Soerabaya speciell durch detaillirte Zahlenangaben zu beleuchten, so können wir doch eine Art von Ersatz in den statistischen Daten über die Schiffahrtsbewegung erblicken, welche in den englischen Consularberichten nach amtlichen Zusammenstellungen veröffentlicht worden sind. Ein Vergleich dieser Daten mit den gleichartigen, über den Schiffsverkehr von Batavia gegebenen, gestattet dann immerhin ein allgemeines Urtheil über die gegenseitige commerzielle Bedeutung dieser beiden javanischen Emporien, da ja doch die Schiffahrt, als Mittel des Außenhandels, in ihrem Umfange zu jenem des letzteren in engsten Beziehungen steht.

Die Gesammt-Schiffahrtsbewegung betrug im Hafen von Soerabaya:

Im Jahre 1886:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 759 | Schiffe | von 528.857 *t* | Ges.-G. |
| worunter | 346 | Segler | „ 182.715 „ | „ |
| und .... | 413 | Dampfer | „ 346.142 „ | „ |

und zwar an eingelaufenen Schiffen; diesen standen an ausgelaufenen Schiffen gegenüber:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 755 | Schiffe | von 520.353 *t* | Ges.-G. |
| worunter | 337 | Segler | „ 171.997 „ | „ |
| und .... | 418 | Dampfer | „ 348.356 „ | „ |

Im Jahre 1887:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Eingelaufen | 725 | Schiffe | von 505.823 *t* | Ges.-G. |
| worunter | 319 | Segler | „ 161.842 „ | „ |
| und .... | 406 | Dampfer | „ 343.981 „ | „ |
| Ausgelaufen | 728 | Schiffe | „ 510.494 „ | „ |
| worunter | 323 | Segler | „ 168.382 „ | „ |
| und .... | 405 | Dampfer | „ 342.112 „ | „ |

Im Jahre 1888:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Eingelaufen | 748 | Schiffe | von 537.276 *t* | Ges.-G. |
| worunter | 297 | Segler | „ 134.611 „ | „ |
| und .... | 451 | Dampfer | „ 402.665 „ | „ |
| Ausgelaufen | 738 | Schiffe | „ 528.205 „ | „ |
| worunter | 296 | Segler | „ 134.261 „ | „ |
| und .... | 442 | Dampfer | „ 393.944 „ | „ |

Der Gesammtumfang der Schiffahrt auf der Rhede von Soerabaya erreichte also in diesen Jahren etwas mehr als drei Fünftheile desjenigen, welcher im gleichen Zeitraume für Batavia ausgewiesen wurde. Rücksichtlich des Verhältnisses, in welchem die einzelnen Schiffahrtsflaggen an dieser Bewegung participiren, finden wir auch hier, dass die eigene niederländische Flagge alle anderen bei weitem überragt und England die zweite Stelle zukommt; eine so ausgesprochene dritte Stelle, wie sie in Batavia der französischen Flagge zufällt, ist hier zwar nicht zu erkennen, kommt aber eher der deutschen als der französischen Flagge zu, welch letzterer in Soerabaya ein weit geringerer Antheil zukommt als in Batavia.

Beschränken wir uns rücksichtlich der Beleuchtung des oben Gesagten auf die Zahl der eingelaufenen Schiffe, so sehen wir Folgendes:

1886:

Von 346 eingelaufenen **Seglern** mit 182.715 *t* Gesammtgehalt gehörten an:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holland........... | 228 | mit | 77.371 *t* | Ges.-G. |
| England .......... | 53 | „ | 55.258 „ | „ |
| Italien............ | 15 | „ | 11.390 „ | „ |
| Deutschland ....... | 16 | „ | 11.292 „ | „ |
| Norwegen ......... | 15 | „ | 11.253 „ | „ |

Amerika war mit 8, Schweden mit 5, Frankreich nur mit 1 Segler, die österreichisch-uugarische Flagge hingegen mit 5 Seglern von 3900 *t* Gesammtgehalt vertreten.

Unter den 413 Dampfern mit 346.112 *t* Gesammtgehalt waren nur Holländer und Engländer vertreten und zwar:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| erstere | mit | 276 | Dampfern | mit 283.470 *t* | Ges.-G. |
| letztere | „ | 137 | „ | „ 62.672 „ | „ |

1887:

Von 319 Seglern mit 161.842 *t* Gesammtgehalt waren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holländer......... | 221 | mit | 71.037 *t* | Ges.-G. |
| Engländer ........ | 42 | „ | 44.604 „ | „ |
| Italiener ......... | 20 | „ | 17.379 „ | „ |
| Dentsche ......... | 10 | „ | 7.586 „ | „ |
| Norweger......... | 16 | „ | 11.836 „ | „ |

dann 5 Amerikaner, 3 Schweden, 2 Franzosen.

Unter den Dampfern, 406 mit 343.981 *t* Gesammtgehalt, finden wir in diesem Jahre:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holländer........ | 264 | mit | 248.947 *t* | Ges.-G. |
| Engländer ....... | 130 | „ | 84.193 „ | „ |
| Deutsche ........ | 7 | „ | 8.117 „ | „ |
| Franzosen........ | 1 | „ | 778 „ | „ |

und 4 Dampfer verschiedener anderer Flaggen.

1888:

Unter den eingelaufenen 297 Seglern von 134.611 *t* Gesammtgehalt finden wir:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holländer......... | 240 | mit | 81.468 *t* | Ges.-G. |
| Engländer ........ | 30 | „ | 30.506 „ | „ |
| Italiener ......... | 13 | „ | 12.040 „ | „ |
| Norweger......... | 6 | „ | 3.840 „ | „ |
| Dentsche ......... | 4 | „ | 2.428 „ | „ |

dann 3 Amerikaner nnd 1 Schweden.

Von den 451 Dampfern mit 402.665 *t* Gesammtgehalt waren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Holländer........ | 304 | mit | 263.333 *t* | Ges.-G. |
| Engländer ....... | 137 | „ | 126.402 „ | „ |
| Deutsche ........ | 9 | „ | 11.542 „ | „ |

und 1 Norweger.

Der **Handel**, welchem diese ansehuliche Schiffahrtsbewegung dienstbar ist, gleicht in seinem Wesen jenem von Batavia und erstreckt sich im großen nnd ganzen auf dieselhen Producte. Die Einfuhren kommen zum größten Theile

aus Holland, England und Belgien, und begreifen vornehmlich Baumwollwaren, wie *Madapollams*, *Calico*, bedruckte und unbedruckte *Shirtings*, *Cambriks*, *Drills;* türkisches Tuch, rohes Baumwollgarn, Wolldecken; Metallo: schwedisches Eisen, verzinktes Eisen, Drahtstifte, holländisches Blattkupfer; Provisionen und geistige Getränke; holländisches, australisches und ungarisches Mehl, Weine, Petroleum, Papier, Glas, holländisches Tauwerk und Segeltuch, Hanffäden, Steinkohlen, Wachs, Manilacigarren, Mineralwässer u. a. m. Die Ausfuhren begreifen vornehmlich Zucker, Kaffee, Häute, Tabak, *Kapokwolle*, und richten sich nach Holland, England, Amerika und Frankreich.

Fast alle großen Handlungshäuser in Soerabaya betreiben sowohl den Ausfuhrs- als den Einfuhrshandel. Der Zwischenhandel ist größtentheils in den Händen chinesischer Kaufleute. Der chinesische Vermittler ist aber auch für die Transactionen der großen Handelsfirmen kaum zu entbehren, um eben die Transactionen mit den ebenfalls chinesischen Zwischenhändlern durchzuführen. Fast bei jeder Firma findet man deshalb einen chinesischen Comprador angestellt, häufig auch chinesische Cassiere.

Der Comprador vermittelt die Abschlüsse für die Lieferungen an Naturerzeugnissen, welche für den Ausfuhrshandel bestimmt sind, und er ist es auch, welcher die Mustercollectionen der europäischen Importwaren dem chinesischen Detailhändler vorlegt, die Ware anpreist und Bestellungen hervorruft. Ein glückliches Arrangement dieser Mustercollectionen ist für den Erfolg sehr wichtig; der Geschmack und das Bedürfnis der Eingebornen ist vor allem zu berücksichtigen. „Helle Farben, glänzendes Äußeres, Neuheit in der Façon wirken auf den Javaner ebenso wie auf andere Orientalen geringerer Culturstufe“ bemerkt F.-K. v. Spetzler, „und erzielen selbst bei geringerer Qualität der Ware gute Preise. Hat sich einmal ein Artikel bei den Eingebornen Beliebtheit erobert, so wird derselbe immer wieder gerne gekauft“. Die besonderen Bemerkungen, welche der eben genannte Schiffscommandant über die Erfordernisse bei Einfuhr einzelner Artikel ermittelt hat, und die wir im Capitel 46 wiedergegeben haben, sind naturgemäß für Einfuhren nach Soerabaya ebenso giltig, wie für solche nach Batavia.

Neben der commerziellen Thätigkeit von Soerabaya ist die industrielle Thätigkeit an diesem Platze nur insoferne eine etwas bedeutendere, als hier 36 Zuckerfabriken bestehen; 19 derselben werden auf Rechnung der Regierung betrieben. Nebstdem gibt es, außer den schon erwähnten, hauptsächlich für die Bedürfnisse der Schiffahrt eingerichteter Maschinenetablissements, eine Gasfabrik, eine Eisfabrik, eine Fabrik zur Erzeugung eiserner Bettstellen, eine große Dampfmühle, mehrere chinesische Möbelfabriken, endlich vier Arrakbrennereien.

Vom Standpunkte unserer eigenen vaterländischen Handelsinteressen aus betrachtet, hat Soerabaya, sowie Java überhaupt, schon jetzt eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erlangt, und es steht zu erwarten, dass die commerziellen Beziehungen zwischen Java und der österreichisch-ungarischen Monarchie sich noch weiters kräftigen und erweitern werden. Das mehrjährige Wirken der Österreichisch-Javanischen Handelsgesellschaft, welche ihre Thätigkeit vornehmlich in Soerabaya entfaltete, hat vielen unserer Producte Eingang auf den javanischen Märkten verschafft, und manche Hindernisse überwunden, welche für deren Absatz in Java bestanden hatten. Sowohl der Commandant des Nautilus als jener der Aurora gewannen während ihres Aufenthaltes zu Soerabaya die besten Eindrücke von den Fortschritten

in den Gestionen dieser Handelsgesellschaft, und machten sich in ihrer Berichterstattung zu beredten Anwälten für die Verwirklichung eines Hauptwunsches dieser Gesellschaft, nämlich der Errichtung einer Zweiglinie des Lloyd von Singapore nach den javanischen Häfen. Die Erfüllung dieses Wunsches, welche den directen Handelsbeziehungen unserer Monarchie mit Java außerordentlich fördernd entgegenkommen müsste, scheint nahe bevorstehend zu sein. An die Stelle der Österreichisch-javanischen Handelsgesellschaft ist in den letzten Jahren eine Unternehmung von noch erweitertem Geschäftsumfange getreten, welche auf Java Agenturen in Batavia, Samarang und Soerabaya unterhält und außerdem in Singapore und Mexico thätig ist. Diese Gesellschaft, die »Österreichisch-Überseeische Handelsgesellschaft« mit dem Sitz in Wien, operirt mit einem Capitale von 1,000.000 fl. ö. W. Der geschäftliche Umsatz im Verkaufe von heimischen Industrieproducten an den genannten fünf Plätzen betrug im Jahre 1889 2,178.060 fl., im Jahre 1890: 3,145.116 fl. ö. W. In dem Geschäftsberichte pro 1890, welcher der dritten ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft vorgelegt wurde, figuriren unter den Activen der Gesellschaft Batavia mit 429.056 fl., Soerabaya mit 438.084 fl. und Samarang mit 154.191 fl. ö. W. (Singapore figurirt in den Activen mit 346.466 fl. ö. W. bei einem Warenabsatze im Jahre 1891 von 500.369 fl. und Reingewinn von 16.147 fl.) Über die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit Java heißt es in dem erwähnten Berichte:

»Die Ergebnisse unserer Java-Niederlassungen müssen im ganzen beurtheilt werden, da bei dem gemeinschaftlichen Wirken für den Einkauf der Producte sich die Erfolge der einen oder der anderen Filiale schwer präcise in Ziffern ausdrücken lassen.

Das Gesammtresultat ist ein günstiges, indem in den drei Niederlassungen Soerabaya, Batavia und Samarang ein Erträgnis von 58.158 fl. zu verzeichnen ist. Der Gesammtumsatz an importirten Waren betrug 1,779.287 fl.

Wir haben im ganzen im Jahre 1890 vier ganze Schiffsladungen und viele Theilladungen nach verschiedenen europäischen Plätzen gebracht, namentlich wurden bedeutende Geschäfte in Koprah gemacht und diese Ladungen größtentheils mit gutem Gewinn realisirt.

Die Ergebnisse unseres Java-Geschäftes eifern uns an, diesem wichtigen Lande, welches durch seine außerordentliche Fruchtbarkeit in die Kreise der productionsfähigsten Theile der Erde gesetzt werden kann und dessen Bevölkerung von Jahr zu Jahr eine größere Consumtionsfähigkeit für europäische Producte aufweist, unsere vollste Aufmerksamkeit zu schenken.

Der Kreis unserer stabilen Abnehmer vergrößert sich fortwährend, und andererseits setzen uns unsere guten Relationen an allen Punkten im Innern der Insel und im malayischen Archipel überhaupt in den Stand, unsere Einkäufe von Producten mit Übergehung jeder Zwischenhand zu den billigsten Preisen zu bewerkstelligen.«

---

## 48. Boeleleng.

*NAUTILUS: 18. bis 20. Februar 1886.*

*AURORA: 24. bis 26. Januar 1887.*

Die von Westen nach Osten langgestreckte Insel Java findet gleichsam ihre Fortsetzung in der Reihe der kleinen Sunda-Inseln, welche mit den Inseln Bali, Lombok und Sumbawa beginnend, sich von Java gegen Osten hin erstrecken. Bali, mit etwa 2000 Quadratmeilen (engl.), ist die kleinste dieser drei Inseln; wenig größer ist Lombok, während Sumbawa an Größe etwa Bali und Lombok zusammengenommen gleichkommt. Die beiden kleineren Inseln zeigen in ihrer horizontalen Gliederung eine weit geringere Küstenentwicklung als Sumbawa, welches eine Ansammlung von Halbinseln mit tiefen Meereseinschnitten zeigt, welch letztere häufig den Charakter von Binnenseen tragen. Die vertikale Gliederung der Inseln hingegen ist eine ähnliche; sie sind alle von unregelmäßigen, vulkanischen Bergen und Bodenerhebungen erfüllt.

Auf Bali erhebt sich im östlichen Theile der Insel in 8° 20′ südlicher Breite und 115° 31′ östlicher Länge von Gr. der Gunong Agoeng, gemeiniglich der Pick von Bali genannt, zu einer Höhe von etwa 10.500′, mit dieser Erhebung nur wenig hinter den höchsten vulkanischen Spitzen Javas zurückbleibend, und während der Zeit des günstigen Monsoons auf 70 bis 80 Seemeilen sichtbar und gut kenntlich. Auf Lombok finden wir in 8° 25′ S. und 116° 38′ O. von Gr. den 12.460′ hohen Rindjanie; Sumbawa endlich hat den Tambora, 9040′ hoch und in 8° 14′ und 117° 58′ O. von Gr. gelegen.

Von diesen drei Vulkanen gilt der Rindjanie als erloschen; der Tambora aber hat im Jahre 1815 einen furchtbaren Ausbruch gehabt. Diesem Ausbruche scheint an Großartigkeit kaum jener, dessen Schauplatz vor wenigen Jahren der Vulkan Krakatoa in der Sundastraße war, an die Seite gestellt werden zu können. Der Tambora war bis zum Jahre 1815 nicht als thätiger Vulkan bekannt; am 4. April dieses Jahres begann mit heftigen Erderschütterungen und unterirdischem, knallartigem Getöse jener Ausbruch, welcher am 10. seinen Höhepunkt erreichte und bis zum 17. April dauerte. Nahezu

die ganze Bevölkerung der Insel ging zugrunde, die wenigen Überlebenden fanden sich in einer Wüste von Asche der bittersten Noth preisgegeben. Erst nach einer Reihe von Jahren begann eine Neubesiedelung der Insel durch Buginesen und Makassaren platzzugreifen. Die Verwüstungen, welche dieser Ausbruch des Tambora mit sich brachte, erstreckten sich auch auf die westlich benachbarte Insel Lombok, wo eine Hungerenoth eintrat, welcher viele Tausende von Menschen zum Opfer fielen.

Auf Bali fand mehrere Monate nach dem Ausbruche des Tambora (am 22. November 1815) ein verheerendes, mit kolossalen Bergstürzen verbundenes Erdbeben statt; der Aschenregen des Tambora-Ausbruches hatte sich auch auf dieser Insel zu einer halbfußdicken Decke angesammelt; der Gunong Agoeng aber soll erst im Jahre 1843 in die Reihe der thätigen Vulcane getreten sein.

Die Insel Bali ist dicht bevölkert; man gibt die Bevölkerungszahl mit 860.000 Seelen an, was einer Bevölkerungsdichte von 430 Einwohnern für die (engl.) Quadratmeile gleichkäme, einer Dichtigkeit, welche die analoge Zahl für Java übersteigt. Lombok wird nur auf 400.000 Einwohner geschätzt, und noch dünner bevölkert ist infolge der früher erwähnten Ereignisse die viel größere Insel Sumbawa, deren Einwohnerschaft kaum 200.000 Seelen betragen soll.

Die niederländische Oberhoheit vereinigt die Inseln Bali und Lombok in eine direct vom Generalgouvernement zu Batavia abhängige *Residentie*; auf Sumbawa macht die Colonialregierung hingegen von den Rechten, welche die mit den eingebornen Sultanen abgeschlossenen Verträge ihr einräumen, nur einen sehr eingeschränkten Gebrauch, indem sie in Bima einen Regierungsagenten unterhält, und sich dort gewisse Handelsvortheile sichert.

In der *Residentie* Bali und Lombok hingegen ist der westliche Theil der Insel Bali unmittelbares Gebiet der niederländisch-indischen Regierungsgewalt; außerdem begreift die Residentie noch die fünf einheimischen Sultanate, in welche sich der übrige Theil von Bali unterscheidet, und das Reich Lombok, dessen Umfang sich über die ganze gleichnamige Insel erstreckt. Die Namen der selbständigen Sultanate auf Bali, welche staatlichen Gebilde ausnahmslos im Besitze von Küstenstrecken sich befinden, sind die folgenden: Kloeng-koeng, Bangli, Mengwi, Badoeng und Tabanan. Der unmittelbar niederländisch-indische Colonialbereich auf Bali, wie schon erwähnt, im Westen der Insel gelegen, zerfällt in die Gebiete von Boeleleng und von Djembrana, mit gleichnamigen Hauptorten.

Das Gebiet von Boeleleng, mit 75.000 Einwohnern, worunter 5000 Mohammedaner, der Rest Hindus, wird in eilf Districte eingetheilt. Diese Districte führen die Namen: Pengastoelan, Soekasada-Pandji, Boeleleng, Djineng Dalem, Koeboe Tambaban, Bondalem, Tadjakoela, Bandjar Ambengon, Tanggoewesia, Sangsit und Sawan.

Der Bereich von Djembrana hat drei Districte, nämlich: Negara, Mendojo und Djembrana. Diese drei Districte zählen zusammen an 20.000 Einwohner.

Dem Sultan oder Fürsten von Lombok ist auf Bali die Landschaft Karangasem unterthan.

Das Vertragsverhältnis, in welchem die niederländische Colonialregierung zu den Oberhäuptern der noch als selbständig geltenden Staaten auf Bali und Lombok steht, ist schärfer gefasst, als jenes zu den Fürsten auf Sumbawa.

Die Sultane oder Radjahs sind die Verpflichtung eingegangen, den Sclavenhandel und den Seeraub zu unterdrücken, keiner anderen Macht als der niederländischen eine Oberhoheit über ihr Territorium oder über Theile desselben einzuräumen, und mit fremden Staaten nur durch die niederländisch-indische Regierung zu verkehren, welcher die Vertretung und der Schutz der Radjahstaaten nach außen zukommt. Diese Staaten, als Schutzstaaten der Niederlande, führen ausschließlich die niederländische Flagge, sowohl zu Lande, als auf ihren Schiffen.

Der Resident beruft alljährlich, und vorkommendenfalls auch öfters, Versammlungen von Vertretern der Sultanate ein; in diesen Versammlungen haben die gemeinsamen öffentlichen Angelegenheiten unter Vorsitz des Residenten besprochen zu werden; zumeist aber haben diese Versammlungen den Zweck, die Fürsten an die eingegangenen Verpflichtungen zu erinnern und begangene Vertragsverletzungen zum Austrage zu bringen.

Die jetzt unmittelbar von der Colonialregierung verwalteten Gebiete (Boeleleng und Djembrana) sind solche, deren Fürsten zu wiederholtenmalen ihre Vertragspflichten ernstlich verletzt hatten, und endlich von der Colonialregierung ihrer Selbständigkeit entkleidet wurden.

In diesen beiden Gebieten lernte die Bevölkerung bald alle Vortheile erkennen, welche die neue Verwaltung für sie mit sich brachte. Den eingebornen Fürsten müssen Abgaben entrichtet werden, welche nicht selten zwei Drittel des Ernteertrages erreichten; die niederländisch-indische Colonialregierung hingegen erhebt auf Bali gar keine directen Abgaben, sondern nur geringe Einfuhrzölle, und übt das Monopol für den Verkauf von Opium und Spirituosen aus; die an Stelle directer Steuern bestehende Verpflichtung zu 52 Tagen persönlicher Arbeitsleistung für öffentliche Zwecke soll demnächst insoferne gemildert werden, als diese unentgeltliche Pflichtarbeit oder Robot durch bezahlte Arbeit ersetzt werden soll. In den Gebieten von Boeleleng und Djembrana ist demnach die Bevölkerung mit ihrer Lebenslage weitaus zufriedener als in den Sultanaten, wo es kein anderes Mittel gibt, den Bedrückungen durch die eingebornen Fürsten zu entgehen, als das Verlassen von deren Gebiet. In der That findet — wie Linienschiffskapitän Müller in seinem Berichte über den Besuch von Boeleleng und Bima erwähnt — eine merkliche Zunahme der Bevölkerung des niederländischen Gebietes und gleichzeitige Abnahme der Bevölkerung in den Sultanaten statt, als Folge der Anziehung, welche die besseren Verhältnisse in dem Colonialgebiete bieten, und der continuirlich dahin stattfindenden Zuwanderung von Unterthanen der eingebornen Fürsten. Diese Thatsache soll eine stets wiederkehrende Klage der Fürsten bei den früher erwähnten Jahresversammlungen bilden.

Von den wenigen Häfen der drei mehrgenannten kleinen Sunda-Inseln wurden von NAUTILUS und AURORA außer Boeleleng (siehe oben) noch zwei, nämlich durch erstgenanntes Schiff der Ankerplatz von Anpanam (siehe Seite 88), von letztgenanntem Schiffe der einzige gute Hafen Sumbawas, nämlich Bima (siehe Seite 232), zu ganz kurzem Aufenthalte besucht. Obwohl nun allerdings diese Häfen durchaus kein besonderes Interesse beanspruchen können, auch ein Eindringen in die dort vorherrschenden Verhältnisse bei der außerordentlich kurzen Dauer des Aufenthaltes den Schiffscommandanten naturgemäß unthunlich war, glauben wir doch den relativ wichtigsten der auf den kleinen Sunda-Inseln berührten Punkte, nämlich Boeleleng, nicht gänzlich unbesprochen lassen zu sollen, und wollen somit an der Hand

der vom Fregattenkapitän v. Spetzler eingesendeten Notizen dem Nachstehenden hier Raum geben.

Für das Anlaufen des vollständig offenen Ankerplatzes, von welchem aus die nächste Verbindung mit dem etwa eine halbe Gehstunde landeinwärts vom Strande situirten Orte Boeleleng besteht, ist die beste Leitmarke das in 8° 6′ südl. Br. und 115° 3′ öst. L. von Gr. an der Mündung eines kleinen Wasserlaufes errichtete, 8 Meilen weit sichtbare, fixe und weiße Leuchtfeuer. Dieses, 58′ über dem Meeresspiegel hoch, ist auf einem eisernen Stativ errichtet und bei Tage mitunter weniger leicht zu entdecken, so dass gesagt werden kann, dieser Ankerplatz sei bei Nacht leichter anzulaufen als bei Tage. Neben dem Leuchtfeuer stehen zwei Gebäude mit rothen Ziegeldächern; ostwärts davon eine Gruppe von Strohhütten, und einige hundert Schritte weiter, in der Nähe einer kleinen Gruppe von 10—12 hüttenartigen Häusern, findet man eine bewegliche, ins Meer vorschiebbare Holzbrücke. Diese Brücke oder Molo ist alles, was man hier an Einrichtungen für die Zwecke des Verkehrs zwischen Schiff und Land findet. Der Strand ist nirgends regulirt oder mit irgend welchen Uferbauten versehen; die Brandung hat zur Zeit des ungünstigen Monsoons freies Spiel, und dann ist das Landen ausschließlich nur für Flachboote möglich, welche auf den Strand aufgesetzt und sofort weiter auf das Land hinaufgezogen werden. Seeboote legen an der früher erwähnten Holzbrücke an, sofern der Zustand der See dies zulässt. Weitere hundert Schritte nach Osten von der Anlegebrücke befindet sich wieder eine Häusergruppe, deren Gebäude schon den Anspruch erheben dürfen, nicht als Hütten bezeichnet zu werden, und Ziegeldächer aufweisen. In der Mitte dieser Hausergruppe, nahe am Strande, trägt ein Flaggenstock die niederländische Flagge. Diese Häusergruppe weist eine Anzahl unansehnlicher Verkaufsbuden auf, und umschließt eine Art von Marktplatz. Weiters ziehen sich dann an der Küste vereinzelte, von Palmen umgebene Hütten hin, bis zur Spitze Bangoe Mala sich erstreckend. Von diesem Strandorte aus, in welchem sich ein Hafenmeisteramt befindet, führt eine gute Straße landeinwärts nach dem eigentlichen Orte Boeleleng, dem Sitz des Residenten für die Residentie Bali und Lombok und der ihm beigegebenen Colonialbeamten. Hier findet man die eine Hauptstraße bildenden Häuser, meist schmal und einstöckig gebaut, in einem dem chinesischen ähnelnden Stile; doch sind die an der Vorderfront stehenden Säulen, welche das überragende obere Stockwerk tragen, wodurch vor dem Hause ein gedeckter Gang entsteht, meist nicht von eckigem, sondern von rundem Querschnitte. Die mit Ziegeln gedeckten Dächer lassen die geschweiften Friese und geschnörkelten Zieraten vermissen. Im weiteren Verlaufe in eine schattige Allee übergehend, führt die Straße durch Reisfelder und an kleinen Dörfern vorüber, zu der europäischen Ansiedlung. Hier findet man die in Niederländisch-Indien allgemein üblichen leichten und anmuthigen Holzbauten in schönen Gärten.

In dem von Eingebornen und ziemlich zahlreichen Arabern bewohnten Theile des Ortes findet man mehrere Tempelanlagen, an welchen das einzige etwas Sehenswertere die hohen schmalen Thore sind. Diese sind in regelmäßigen Formen aus Backsteinen erbaut und weisen viel Verzierungen mittelst Stuccatur auf. Die Tempelanlagen selbst bestehen nur aus mauerumschlossenen Complexen von kleinen, offenen Hütten, von welchen jede aus vier Pfeilern und einem einfachen Dache zusammengesetzt ist.

Im kleinen findet man diese dem Cultus gewidmeten offenen Hütten auch bei den Wohnstätten der Eingebornen. Diese ärmlichen, kleinen und

niedrigen Wohnstätten bestehen aus Wänden von Holz, häufig auch nur aus Flechtwerk von Bambns mit Dach aus Palmblättern und sind meist auf niedrigem Pfahlwerk errichtet. Meistens sind mehrere solcher Hütten, von welchen einige den Menschen, andere, ganz gleiche, den Hausthieren zum Anfenthalte dienen, von einer Maner nmschlossen und scheinen dann das gemeinschaftliche Anwesen für einander verwandtschaftlich nahestehende Familien abzugeben. Immer aber findet man in den zwischen den Hütten entstehenden Hofräumen einige in Miniaturdimensionen errichtete Hüttchen, welche als der Anfenthaltsort für die durch kein Bildnis darstellbaren Hausgötter, die *Devas* gelten. Diese Hüttchen sind oft bis zn zehn nahe aneinander anzntreffen; in der Form sind sie einander gleich, aus vier Pfeilern nnd einem kegelförmigen Dache bestehend; wenigstens eine Wand ist offen, mitunter sind nur die Tragpfeiler des Daches ohne jede verbindende Wand vorhanden. —

Boeleleng ist einer der Sammelpunkte für die Ausfuhrsprodncte der Insel Bali. Diese sind hauptsächlich Kaffee, Coprah, Cocosöl, Reis und Häute. Auf der dichtbevölkerten, fruchtbaren nnd durch günstige Bewässerungsverhältnisse bevorzugten Insel ist der Überschnss an Producten, welcher dem Außenhandel zugänglich wird, von den mehr oder minder guten Ernteverhältnissen beeinflusst. Im Jahre 1885 z. B. betrug die Ausfuhr an Kaffee von Boeleleng ans 12.000 Piknls, wovon 90 % nach Singapore; im Jahre 1886 erwartete man eine Ausfuhrsmenge von 30.000 Pikul. An Coprah wnrden 10.000 Pikul, Cocosöl 8000 Piknl, an Reis 30.000 Pikul, Häute 4500 Pikul exportirt. Der Export dieser Producte richtet sich zumeist nach den Handelsemporien Javas und nach Macassar.

In regelmäßigem Verkehre mit den anderen Häfen von Niederländisch-Indien steht Boeleng durch Postdampfer der N.-I. Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche monatlich hier anlanfen; außerdem machen vier chinesische Privatdampfer, die unter englischer Flagge laufen, Fahrten zwischen Macassar und den Häfen Balis. Eine wöchentlich zweimalige Postverbindnng geht über Banjoewangi an der gegenüberliegenden Küste Javas, wo sich auch die für Boeleleng nächst erreichbare Telegraphenstation befindet.

Die Staatseinnahmen des unmittelbaren niederländischen Colonialgebietes anf Bali betrugen im Jahre 1885:

im Bezirke Boeleleng........ 366.000 fl. holl.
" " Djembrana....... 19.000 " "

Von diesen Summen entfielen 294.000 und 12.000 fl. auf das Opium-Monopol. Die Überschüsse der Verwaltung sollen jährlich 120—150.000 holl. Gulden betragen.

## 49. Macassar.

*NAUTILUS: 25. Februar bis 3. März 1886.*
*AURORA: 3. bis 9. Februar 1887.*

Die eigenthümlichst gestaltete unter den großen Sunda-Inseln, Celebes, besteht mit etwa fünf Sechstheilen ihrer Oberflächenausdehnung aus vier mächtigen Halbinseln, deren eine sich nach Süden, die zweite nach Südosten, die dritte nach Nordosten erstrecken, während die vierte zuerst nach Norden hinzieht, sich mit ihrem mittleren, weitaus größten Theile nach Osten wendet, und endlich einen Ausläufer nach Nordosten entsendet. Zu der reichen Gliederung, welche die Insel durch diese Lage ihrer vier Hauptbestandtheile, der eben erwähnten und durch die Golfe von Boni, Tomori und Tomini geschiedenen Halbinseln nach Osten hin erhält, bildet der einförmige Verlauf der Westküste einen auffallenden Gegensatz. Diese westliche Küste folgt nahezu der Richtung des Meridians und zeigt nur in der Mitte ihrer Länge, an dem gemeinsamen Knoten der vier Halbinseln, eine ansehnlichere Ausbiegung gegen Westen hin. Von da an gegen Süden, das westliche Ufer der südlichen Halbinsel bildend, verläuft die Küste ohne bedeutendere Buchten und Einschnitte.

Der Name, welchen die Insel trägt, ist für die Eingebornen des Sunda-Archipels ein fremder. Sie haben keinen Namen, mit welchem sie die Insel in ihrer Gesammtheit zu bezeichnen vermögen. Gleich den Europäern nennen sie wohl die nördliche der vier Halbinseln Menado; aber der Rest der Insel wird von ihnen als Tanah-Bugis und Tanah-Mangkesser, d. i. als das Land der Bugis und das Land der Mangkesser unterschieden. Aus dem letzteren Namen ist der Name für die Landschaft und Stadt Macassar hervorgegangen. Die Ureinwohner der Insel dürften Arafuren (Alfuren) gewesen und von malayischen Erobererstämmen nach dem Innern und gegen Norden gedrängt worden sein; Abkömmlinge des arafurischen Urstammes von Celebes sind jetzt zumeist in der nördlichsten Halbinsel Menado und besonders in deren östlichstem Ausläufer, der Minahassa, ansässig. Die Bugis oder Buginesen, sowie die ihnen nahe verwandten Mangkesser sollen einen eigenen, kräftigen und streitbaren Menschenschlag bilden, welcher nur im weiteren Sinne als zu den Malayen gehörend anzusehen ist; gewiss ist, dass sie eine eigenthümliche Mundart und Schriftsprache, sowie einen eigenen Schriftsatz besitzen.

Celebes ist der niederländisch-indischen Colonialrogier ung zu kleinem Theile unmittelbar unterthan; eine mittelbare Oberhoheit der Niederlande, begründet durch die mit den eingeborenen Fürsten abgeschlossenen Verträge, erstreckt sich aber über die ganze Insel. Diese Verträge reichen in ihren Grundlagen bis auf die im Jahre 1667 durch Speelman zustande gebrachten, unter dem Namen »Bongaaischer Contract« zusammengefassten Friedens- und Bundesabschlüsse; sie wurden im Jahre 1824 durch den Generalgouverneur van der Capellen erneuert [1]).

Der Sitz des niederländischen Colonialgouvernements für Celebes ist in Macassar; aber während einerseits der Bereich dieses Gouvernements ziemlich weit außerhalb des eigentlichen Umfanges von Celebes mit seinen unmittelbaren Nebeninseln und Eilanden hinausreicht, unter anderem sich z. B. über Sumbawa und Theile von Flores erstreckt, gehören andererseits Theile von Sumatra zum Gouvernement Ternate, weil sie ursprünglich dem selbstständigen Reiche Ternate einverleibt waren. Es sind dies Küstenstrecken an dem Golfe von Tomori, etwa 28.000 $km^2$ umfassend.

Nach officiellen Angaben erstreckt sich das Gouvernement Celebes mit seinen Annexen, aber ohne Menado, über einen Gesammtflächenraum von 2149·9 geogr. Quadratmeilen, mit einer Einwohnerschaft von 1548 Europäern und diesen Gleichgestellten, 395.142 Eingebornen, 5443 Chinesen und 220 Arabern.

Die Landschaft Macassar, an der Westküste der südlichen Halbinsel von Celebes, ist das eine der beiden Gebiete auf Sumatra, welche dem niederländisch-indischen Colonialbereiche unmittelbar zugehören. Der officielle Titel dieser Landschaft, als Bestandtheil des Gouvernementsbereiches »Celebes und Untergeordnetes« (*Celebes en Onderhoorigheden*), ist jener der »Abtheilung Macassar« (*Afdeeling M.*). Diese Abtheilung zerfällt in die drei Districte Bira, Biringkanaja und Montjongloe, nebst einer Neben- oder Unterabtheilung namens Tello Parangloe. Dazu kommen die zahlreichen Inseln und Eilande des Sperman-Archipels und der *Noordwachter*-Gruppe.

Auf diesen unmittelbaren Colonialbereich entfällt nur ein sehr kleiner Theil des früher angegebenen Flächenraumes und der Bevölkerung des Gouvernementsbereiches; doch genügt der Regierung der Besitz dieser kleinen Landschaft mit der Gouvernementshauptstadt Macassar, um von hier, als von dem festen Sitze der niederländischen Colonialbehörden, die verschiedenen Zwecke der niederländischen Oberhoheit im weitausgedehnten Gouvernementsbezirke zu fördern.

Die Stadt Macassar (von den Holländern einst Vlaardingen genannt), liegt unweit der Mündung eines kleinen Flusses namens Goa und zwar beinahe an der am meisten nach Südwesten vorspringenden Spitze der Insel Celebes. Eine ziemlich günstige, wenn auch offene Rhede hat dazu beigetragen, aus Macassar eine bedeutende Handelsstadt zu machen, welche sich namentlich zum Stapelplatz für den Handel nach und von den Molukken entwickelt hat. Das äußere Gepränge einer Handelsstadt kommt im besonderen dem unteren an der See gelegenen Stadttheile zu. Dieser Stadttheil besteht der Hauptsache nach aus zwei Straßen von aneinander gedrängten einstöckigen steinernen Häusern gebildet; in diesen Häusern haben die handeltreibenden

[1]) *Regeeringsalmanak* v. N. J. 1889 p. 113.

Europäer und Chinesen ihre Geschäftslocale. Die der See zunächst gelegene Häuserreihe steht mit der Rückfront gegen die See, und zwar sehr nahe an dem Strande. Diese Häusereihe findet ihre Fortsetzung in einer weit sich erstreckenden Zeile von Hütten der eingebornen Bevölkerung, welche Wohnstätten zwar meist ihren Haupteingang von der Landseite haben, aber so nahe an den Strand gerückt sind, dass sie auch von der See aus direct für Boote zugänglich sind. Diese Hütten sind ärmlich; sie unterscheiden sich wenig von den im malayischen Archipel überall anzutreffenden, hier schon oft beschriebenen Wohnstätten der Eingebornen; auch hier sind sie aus Bambusoder Bretterwerk hergestellt und haben Dächer aus Palmenblättern. An ihrer Vorderseite sind sie häufig ganz offen und zu Verkaufsbuden eingerichtet.

Wo diese Reihe von Wohnstätten südwärts zu Ende geht, trifft man auf zwei große Kohlendepôts. Vor diesen Kohlendepôts sind zwei starke, mit eisernem Gerüstwerke erbaute Molos vorhanden, welche sich etwa 50 *m* weit in die See erstrecken und mit ihren äußeren Enden Wassertiefen erreichen, die es auch größeren Schiffen möglich machen, zur Operation des Kohleneinnehmens direct an die Molos anzulegen. Zur sicheren Vertaüung der hier anlegenden Schiffe dienen separirt errichtete Pfahlwerke und mehrere Boyen sind vorhanden, um das Verholen zu erleichtern [1]. Der südlicher gelegene der beiden Molos ist an seinem Kopfende mit Schutzdächern versehen; beide Molos tragen Doppelgeleise, welche die Verbindung mit dem Kohlenmagazine herstellen. Längs des größeren Molos ist ein Wasserleitungsrohr angebracht, welches in Verbindung mit einem am Lande installirten Pumpwerke das directe Einschiffen von Trinkwasser ermöglicht.

Von sonstigen der Schiffahrt dienstbaren Einrichtungen sind nur die beiden Leuchtfeuer zu erwähnen, das eine auf schönem, gemauertem Thurme installirt, das andere, südlich davon befindliche, mit einem rothen Sector als Richtungsfeuer versehen. Dieser Sector erstreckt sich über einen Winkel von 30° und bedeckt die von Untiefen freie Zufahrt für Schiffe, welche von Südwesten her anlangen.

Von den Anlage-Molos etwas nach Süden, in unmittelbarer Nähe des Strandes liegt das alte *Fort Rotterdam*, dessen Errichtung in die portugiesische Zeit zurückreicht. Das Fort hat eine quadratische Form, ist von einem hohen Wall und flachen, breiten, meist ausgetrockneten Gräben umschlossen und besitzt vorspringende Bastionen an den Ecken. Im Innern des Forts stehen Kasernen für die Besatzung; die Dächer dieser Bauten, von welchen einige aus neuerer Zeit stammen dürften, überragen die Höhe der Wälle. Die artilleristische Bewehrung des Forts besteht nur aus wenigen, meist altartigen Geschützen mittlerer Caliber, welche auf freien Ständen auf dem Walle und in den Bastionen installirt sind. Der größte Theil der Garnison von Macassar findet innerhalb des Forts Rotterdam seine Unterkunft. Zur Zeit des Besuches von Macassar durch NAUTILUS zählte diese Garnison an 800 Mann und bestand aus einem Garnisonsbataillon zu 4 Compagnien, einem Detachement Cavallerie von 50 Mann und einer Festungsartillerie-Compagnie nebst einer

[1]) Während der Herrschaft des westlichen Monsoons ist es gleichwohl, trotz des Bestehens der oben beschriebenen Einrichtungen, wegen des Seeganges manchmal durch mehrere Tage hindurch den auf der Rhede liegenden Schiffen nicht möglich, Ein- und Ausschiffungen von Waren oder Brennmaterial vorzunehmen oder zu diesem Zwecke an die Molos anzulegen. (Vgl. Seite 234.)

Section Gebirgsartillerie. Militärischer Commandant war ein Oberstlieutenant, zugleich militärischer Chef für ganz Celebes.

An militärischen Etablissements ist hier außer dem Fort mit seinen Kasernen nur noch das Militärspital zu erwähnen. Dieses besteht aus drei ebenerdigen, durch gedeckte Gänge verbundene Pavillons und hat einen Belagsraum für 200 Kranke. Ein separirter Officierspavillon hat vier Krankenzimmer; drei Ärzte und ein Medicamentenbeamter sind an diesem Spitale beschäftigt. Die Zahl der jährlich zur Behandlung kommenden Krankheitsfälle beträgt circa 1200. Malariafieber und *Beri-beri* kommen hier wohl auch vor, doch gilt das Klima von Macassar als eines der gesündesten im Bereiche des ganzen ostasiatischen Archipels.

Landwärts des Forts liegen die Stadttheile, welche vorzugsweise von Europäern bewohnt werden; hier findet man schöne *Bungalows* in Gärten und schattenreiche Alleen. Eine Alleestraße, von besonders mächtigen Tamarindenbäumen gebildet, deren Kronen über der Straße ein geschlossenes Laubdach bilden, verbindet die Geschäftsstadt mit der eben erwähnten Villenstadt. Längs dieser Alleen befinden sich die meisten öffentlichen Gebäude und Regierungsämter. Das Villenviertel ist durch die geräumige und behagliche Anlage der Wohnhäuser und die geschmackvollen, von herrlicher Vegetation erfüllten Gärten ausgezeichnet und macht, wie Fregattenkapitän v. Spetzler bemerkt, den Eindruck eines eleganten Curortes.

Unter den etwa 25.000 Einwohnern der Stadt Macassar zählt man gegen 100 europäische Familien. Es herrscht unter denselben ein allenthalben erkennbarer Wohlstand und die feinsten Lebensformen treten im gesellschaftlichen Umgange zutage. Unter der nichteuropäischen Bevölkerung sollen etwa 3—4000 Chinesen sein; die Hauptmasse der Einwohner sind Makassaren und Buginesen; außerdem gibt es Araber, Javaner, Sumbavaner u. s. w.

Von ansehnlicheren Gebäuden und bemerkenswerteren öffentlichen Anstalten erwähnt der Commandant des NAUTILUS: eine protestantische Kirche, damals eben im Umbau begriffen gewesen; mehrere Schulen; die Hôtels Celebes und De Hoop; eine Turnhalle und mehrere Clublocale, ein Theater, Unitar genannt, in welchem ab und zu Dilettanten-Vorstellungen stattfinden, endlich eine Eisfabrik und die Post- und Telegraphenanstalt. Eine überseeische Telegraphenverbindung hat übrigens Celebes noch nicht, und man muss sich vorderhand begnügen, Depeschen mittelst der Postdampfer nach Soerabaya zu senden, wo deren Abtelegraphirung erfolgt.

Unter den vorhandenen Schulen verdient ein Pädagogium besondere Erwähnung. Dasselbe wurde vor einem Decennium von der Regierung errichtet und bildet seine Schüler zu Volkslehrern in macassarischer, buginesischer und holländischer Sprache aus. Die Anlagekosten der Anstalt betrugen 150.000 fl., die jährlichen Erhaltungskosten belaufen sich auf 20.000 fl. Die Jünglinge, welche diese Anstalt mit gutem Erfolge absolviren, werden auf Celebes als Lehrer für die eingeborne Jugend placirt. Eine Verpflichtung, sich dem Lehrerufe zu widmen, besteht für die Abiturienten nicht. Dieser Umstand hat in den ersten Jahren einen etwas zu großen Andrang zu der Schule zur Folge gehabt, in welcher die Zöglinge Wohnung, unentgeltlichen Unterricht u. s. w. fanden und zur Bestreitung ihrer Auslagen für Kost und Kleidung während der vier- bis fünfjährigen Ausbildungsdauer einen kleinen Sold (12 fl. monatlich) bezogen. Die Regierung sah sich genöthigt, die Auf-

nahmsbedingungen für die Anstalt, die nur für 50 Schüler eingerichtet ist, etwas strenger zu fassen. —

Der Handel von Macassar erstreckt sich vornehmlich auf die Region der Molukken, für welche, wie schon früher angedeutet, Macassar als ein Stapelplatz angesehen wird. Die Producte, welche sich hier für die Ausfuhr ansammeln, sind vornehmlich Kaffee, Copal-Gum, Häute, Rattang, Gewürze, Cajeputöl, Schildpatt, Koprah, Guttapercha, Muscatnüsse und je nach den Ernteverhältnissen auch Reis.

Zur Einfuhr kommen Baumwollwaren aus England und Holland, Metalle, namentlich schwedisches Eisen, Provisionen, geistige Getränke, Kleidungsgegenstände, Zündwaaren. Über den Wertumfang des Ein- und Ausfuhrshandels fehlen uns hier leider die wünschenswerten Angaben.

Die Käufe an Landesproducten für die Ausfuhren müssen in barer Münze bezahlt werden; die Einfuhren hingegen müssen einen sechsmonatlichen Credit gewähren.

Dem Geldbedürfnisse des Handels stehen in Macassar mehrere Bankfilialen, u. a. solche der Java-Bank, der Hongkong-Shanghai-Banking-Corporation, der Chartered-Mercantilbank u. s. w. zur Verfügung.

Von den bedeutendsten Handelsfirmen wurden dem Fregattenkapitän v. Spetzler die folgenden genannt:

J. F. van Leenwen & Co.
J. Mohrmann & Co.
W. B. Ledehoer u. Co.
Moreau & Co. (hauptsächlich für Commissionsgeschäft).
Reiss & Co.
S. G. Weyergang & Zoon.

Die Ressourcen für die Schiffahrt sind hier insoferne geringe, als kein technisches Etablissement besteht, welches imstande wäre, Reparaturen auszuführen; die Vorräthe an Schiffsprovisionen sind nicht sehr groß und unvollständig. NAUTILUS konnte z. B. weder Zwieback und Salzfleisch noch Werg bekommen. Für frisches Fleisch wurden 64, für frisches Brot $42^1/_2$, für Palmöl 85 kr. per Kilo bezahlt. An Steinkohlen, für welchen wichtigen Artikel die vorhandenen Magazine einen Fassungsraum von über 40.000 *t* haben dürften, waren etwa 20.000 *t* wirklich am Lager. Man bezahlt bei den Magazinen der Regierung und der N. I. Dampfschiffahrtsgesellschaft die Tonne Steinkohle mit 21 fl. 56 kr. ö. W.

Durch Consulate sind in Macassar Deutschland, Belgien und Portugal vertreten.

## 50. Kema.

*NAUTILUS: 12. bis 16. März 1886.*

---

Die nördlichste der vier großen Halbinseln von Celebes bildet den Bereich der seit dem Jahre 1864 selbständig erklärten *Residentie* Menado. Weitaus der wichtigste Theil dieser Residentie, zugleich jener, in welchem der cultivirende Einfluss der holländischen Colonisation die besten Fortschritte in mehr als einer Richtung zu verzeichnen hat, ist der nach Nordosten gerichtete Ausläufer der Halbinsel, die Minahassa.

Die Minahassa zerfällt ihrer politischen Eintheilung nach in fünf Abtheilungen:

Menado mit den vier Districten Bantik, Menado, Kahasskassenroe und Tombairi;

Kema mit den beiden Districten Tonsea und Maoembi;

Tondano mit den fünf Districten Tondano Tonlian, Tondano Tonlimanbont, Kakas Rembokken, Langowan und Tomohon Sarongsong;

Amoerang mit den fünf Districten Sonder, Kawangkoan, Tompasso, Tombassian und Romson; endlich

Belang mit den beiden Districten Tonsawang und Passan Rataban Ponosakan.

Die Minahassa, in der Länge von etwa 55 englischen Meilen sich erstreckend, ist eine romantisch schöne, vulkanische Gebirgsregion. Die höchsten Erhebungen erreichen der Klobat mit 6694', der Vulkan Seputan mit 5994' und der Sempo mit 4744' (engl.). Der fruchtbare Boden und das günstige Klima befähigen das Land zur Hervorbringung mannigfacher Producte; unter diesen sind es der Kaffee und der Cacao, deren Anbau schon bis jetzt einen bedeutenden Umfang angenommen hat. Besonders der Kaffee, im Handel unter dem Namen Menado gangbar, erfreut sich eines guten Rufes und die Cultur der ergiebigen Kaffeestaude wird in der Minahassa von den Organen der Colonialregierung in umsichtiger Weise gefördert. Die Kaffeernten werden von Organen der Regierung zu bestimmten Preisen aufgekauft und nach dem Hauptorte Menado geschafft, von wo sie zum Export gelangen.

Dieser Export kann aber nur während eines Theiles des Jahres von Menado aus direct stattfinden. Die Ursache hievon ist die außerordentlich

ungünstige Beschaffenheit der von NW über W bis WSW offenen Rhede von Menado. Während des vollkommen entwickelten westlichen Monsoons ist die Rhede äußerst gefährlich; in den Monaten October bis Februar kommen gigantische sogenannte Roller vor, welche oft ganz plötzlich, auch bei sonst ruhigem Wetter auftreten. Findlay's berühmtes Segelhandbuch beruft sich auf Autoritäten, um den Ausspruch zu begründen, dass die Rhede von Menado nur von Mai bis October als praktikabel anzusehen ist, aber immer, auch während der Herrschaft des östlichen Monsoons eine unsichere bleibt, nachdem selbst während dieser Jahreszeit ein plötzliches Einsetzen heftiger Nordwestwinde keineswegs zu den Seltenheiten gehört [1]).

Diese ungünstigen Verhältnisse der Rhede von Menado haben dem kleinen, an sich völlig unbedeutenden Örtchen Kema zu einer gewissen Bedeutung verholfen. Kema liegt nämlich an der südöstlichen Küste der Minahassa, sozusagen Menado gegenüber, und demnach nur um die geringe Breite der Halbinsel oder vielleicht besser gesagt, der Landzunge, von letzterem Orte entfernt. Obwohl gänzlich offen liegend, erfreut sich die Rhede von Kema doch gerade zu jener Jahreszeit günstiger Verhältnisse, in welcher der Schiffsverkehr auf der Rhede von Menado den größten Gefahren ausgesetzt ist; und hiedurch ist Kema mit seiner Rhede zu einer Art von Succursale für den Hauptort der Minahassa, für Menado, geworden. Eine gute Straße verbindet die beiden Orte, und während eines großen Theiles des Jahres finden die Verfrachtungen der in Menado angesammelten Exportgüter von Kema aus statt.

Die Rhede von Kema wird durch eine sanfte Einbuchtung in der Küstenlinie gebildet; von NO über O bis S ist sie offen, genießt aber zwischen N und ONO immerhin einigen Schutz durch das gebirgige Nordostende der Minahassa und die Insel Limbe, welche von ersteren nur durch einen schmalen Canal getrennt ist. Dieser theilweise Schutz bringt es mit sich, dass die Rhede von Kema auch während des für sie ungünstigeren, d. i. des nordöstlichen Monsoons, in gewissem Grade praktikabel bleibt, jedenfalls nicht so übel berüchtigt ist, als jene von Menado während des anderen Monsoons. Von Südosten her soll hier die Stärke des Windes nie eine solche sein, dass auf der Rhede von Kema die Gefahr des Treibens zu besorgen wäre; ein zweiter Anker sollte aber von den hier geankerten Schiffen immer bereit gehalten werden.

Als Marken für das Anlaufen der Rhede bieten sich die Berge Klohat und Sodara dar, letzterer, von Süd aus gesehen, doppelgipflig; der Ort Kema selbst ist nicht gut auszunehmen bevor man in ziemliche Nähe desselben gelangt ist. Guter Ankerplatz wird in 10—12 Faden Wasser gefunden, den Berg Klohat in NW $^3/_4$ N, den südlichen Gipfel des Sodara NO zu O $^1/_4$ O peilend. Man liegt da etwa $^2/_3$ Seemeilen weit vom Strande gegenüber eines alten, aufgelassenen Befestigungswerkes.

Der Strand der Rhede ist durch keinerlei Bauten vor der Brandung geschützt; als Anlegeplätze für Boote dienen zwei in die See hinausgebaute Molos von etwa 50 *m* Länge. Der südlicher gelegene, obwohl so wie der andere nur aus Holz, macht den Eindruck eines sehr soliden Bauwerkes; er ist überdacht. In der Nähe dieser Molos befinden sich die für einen Vorrath von 8—10.000 *t* berechneten ansehnlichen Kohleumagazine. Sowohl die

[1]) ..... *the anchorage is unsafe at all times, and in the middle of the eastern monsoon sudden and violent NWwinds are experienced.* (Findlay, p. 791.)

Regierung als die N. I. Schifffahrtsgesellschaft halten hier stets größere Mengen von Kohle vorräthig. Für die Einschiffung derselben stehen aber keine Lastboote zur Verfügung, die ganze Arbeit geschieht mittelst höchst primitiver, von Eingeborenen geführter Canoes, einfach ausgehöhlter Baumstämme, so dass die Operation des Kohleneinschiffens sich leicht über Gebür verzögern kann. (Vergl. Seite 92.)

Die Ortschaft Kema zieht sich längs des Strandes hin. Sie ist klein und unansehnlich, aber die Häuser, aus denen sie besteht, sind reinlicher und hübscher als man es im malayischen Archipel bei den Wohnstätten der Eingeborenen zu finden gewöhnt ist. Auf Pfählen gebettet und aus Brettern gezimmert, haben diese Häuschen meistens eine Art von Vorgallerie oder Veranda, Thüren und Fenster und sind weiß übertüncht. An dem Strande steht ein geräumiges Packhaus und Magazin für den sich ansammelnden, zur Verschiffung bestimmten Warenvorrath; landwärts des Ortes befindet sich das *Bungalow* des einzigen Europäers unter der Einwohnerschaft von Kema, nämlich des Regierungsbeamten. Dieser Beamte, im Range eines Controleurs, vereinigt alle staatlichen Dienstesagenden in seiner Thätigkeit. Die Zahl der Bewohner von Kema soll gegen 2000 betragen. Unter denselben sind nur wenige Chinesen und Alfuren. Die Einwohner von Kema sollen, wie überhaupt der größte Theil der Bewohnerschaft der Minahassa, Christen sein. Eine holländische Missionsgesellschaft, welche erst vor etwa 30 Jahren ihre Thätigkeit auf Celebes begann, soll diesen Erfolg zu verzeichnen haben. An dem früher ziemlich allgemein verbreitet gewesenen islamitischen Bekenntnisse soll gegenwärtig nur noch eine einzelne Gemeinde im Districte Tondano festhalten, welche aus Javanen besteht, deren Voreltern, wie die Tradition besagt, von Soerakarta hieher verbannt wurden.

Die Einwohner von Kema, sowie die Bevölkerung der Minahassa überhaupt, machen selbst auf den flüchtigen Beobachter einen Eindruck, welcher sich sehr zu Gunsten von jenem unterscheidet, den man in der Sundawelt sonst von den unteren Classen des Volkes zu empfangen sich gewöhnt hat. In vielem treten Spuren einer weiter fortgeschrittenen Civilisation zutage; vor allem macht sich überall, besonders in Wohnung und Kleidung, Reinlichkeit bemerkbar. Es sollen in der Minahassa zahlreiche Schulen bestehen, und der Schulbesuch ein sehr lebhafter sein; über die Sittlichkeit des Volkes wird Günstiges berichtet. Die abscheuliche Unsitte des Betelkauens besteht unter der Bevölkerung der Minahassa beinahe gar nicht und man ist freudig überrascht, beim weiblichen Geschlechte, welches hier eine schöne, besonders lichte Hautfarbe, zarten Teint, dunkle Haare und feurige schwarze Augen besitzt, die entsetzlichen Entstellungen der Lippen und der Zähne zu vermissen, ohne welche man sich Weiber kaum mehr vorstellen kann, die der malayischen Race angehören.

